NE-CAR®

AÑO

DESDE

HASTA

CONTENIDO

MEMORANDUM

RELATOS e INFORMES

C5/1

(1)

INDUSTRIA ARGENTINA

SECTOR	M4	
A	ARMARIO	
B	ESTANTERIA	
C	FICHERO	
D	ESTANTE	
E	CARPETA	
F	BIBLIORATO	
G	CAJA/ON	
H		
I	ALFABETICO	
J	EJEMPLAR	1

OBSERV. C5/1

INFORMES

Com.

José

H.

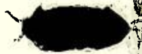
AGUIRRE

J.G.T.

IV

BRIGADA

CS.1.1





ESCUADRÓN TÉCNICO

C5/1A

IV Brigada Aérea

INFORME DE UNIDAD

1. ORGANIZACIÓN.

EN EL ANEXO 1 SE ADJUNTA EL ESQUEMA DE LA ORGÁNICA APLICADA.

EN EL ANEXO 2 SE ADJUNTA EL ESQUEMA DE LA ORGÁNICA PROPUESTA.

• LA ORGÁNICA PROPUESTA AGREGA EL SERVICIO DE MANTENIMIENTO DE EQUIPOS DE APOYO TERRESTRE EN RAZÓN DE TENER QUE DISPONER EN UNA BAM EN OPERACIONES DE UNA GRAN CANTIDAD Y VARIEDAD DE EQUIPAMIENTO DE APOYO QUE DEBE CONTAR CON SU PROPIO PERSONAL; INFRAESTRUCTURA Y MEDIOS (TALLER ADECUADO Y HERRAMIENTAS) PARA DISPONER SU CORRECTA ATENCIÓN.

ASIMISMO DEBE OBSERVARSE UN ADECUADO ENLACE ENTRE EL SERVICIO DE ARMAMENTO Y LA SECCIÓN POLVORINES POR LA ESTRECHA VINCULACIÓN QUE MANTIENEN ENTRE SÍ. DEBE ESTUDIARSE Y DESCRIBIRSE EL TIPO DE RELACIÓN QUE DEBE MANTENERSE.

SE PROPONE QUE DURANTE LAS OPERACIONES DEPENDA DEL ESCUADRÓN TÉCNICO.

2. INFRAESTRUCTURA.

PISTAS: SIN COMENTARIOS POR PARTE DE ESTE ESCUADRÓN.

DISPERSIÓN DE AVIONES DENTRO DE LA UNIDAD: LA DISPERSIÓN SE REALIZÓ UTULIZANDO LOS REFUGIOS, PLATAFORMA CON PLACAS DE ALUMINIO EN CADA CABECERA DE LA PISTA. SE EXTENDIÓ ASIMISMO EL ACCESO A LOS REFUGIOS HACIÉNDOLO MÁS ANCHO Y COLOCAR AVIONES A SU COSTADO.

SUGERENCIA: CONSTRUIR EN CADA CABECERA DE LA PISTA LOS ENSANCHES NECESARIOS PARA UTILIZARLO COMO PLATAFORMA DE DISPERSIÓN. ESTOS ENSANCHES DEBEN PERMITIR DISPONER EN PROXIMIDADES DE LOS AVIONES EL ESPACIO NECESARIO PARA EL EQUIPAMIENTO DE APOYO NECESARIO; EQUIPOS DE PUESTA EN MARCHA, CARROS ELEVADORES DE ARMAMENTO, EQUIPOS EAPU Y APU Y ABASTECEDORAS.

ASIMISMO, DEBEN CONTAR CON ENLACES TELEFÓNICOS

DISPERSIÓN DE AVIONES FUERA DE LA UNIDAD: CONTANDO CON UN ACCESO CONSTRUÍDO CON PLACAS METÁLICAS HACIA LA RUTA QUE CONDUCE A LA CIUDAD, ES POSIBLE REALIZAR UNA ADECUADA DISPERSIÓN DE AVIONES EN UNA SOLA DIRECCIÓN.

SUGERENCIA: AMPLIAR LA EXTENSIÓN DE LA RUTA HACIA RÍO GALLEGOS Y COM RIV PARA PERMITIR MEJOR DISPERSIÓN EN ESAS DIRECCIONES.

REFUGIOS: HABIENDO OPERADO CON HASTA 22 AVIONES DE COMBATE, LOS OCHO REFUGIOS FUERON UTILIZADOS COMO TALLERES DE MANTENIMIENTO, PAÑOLES Y DEPÓSITO DE MATERUAL DELICADO (LANZADORES-MISILES-CARROS ELEVADORES) LA OPERACIÓN DE AVIONES EN SERVICIO DESDE REFUGIOS EN RAZÓN DE LA DISPERSIÓN NECESARIA FUE REDUCIDA Y EVENTUAL.

SE OBSERVÓ UN NOTABLE DEFECTO DE INSTALACIÓN ELÉCTRICA QUE NO PUDO SER RESUELTO; CAIDA DE TENSIÓN QUE PRODUJO EL QUEMADO DE BOBINADOS DE VARIOS MOTORES ELÉCTRICOS DE EQUIPOS DE TALLER

CONSIDERANDO LA DISTANCIA HACIA LAS INSTALACIONES SANITARIAS DE LA BASE Y LA GRAN CANTIDAD DE PERSONAL QUE TRABAJA EN LA ZONA DE REFUGIOS; CIEN PERSONAS POR TURNO, ES IMPRESCINDIBLE CONSTRUIR ANEXO A LOS REFUGIOS INSTALACIONES SANITARIAS COMPLETAS PARA ESE NÚMERO DE PERSONAL. (DUCHAS, LAVATORIOS, INODOROS, VESTUARIOS).

///


CS.1.2

Para evitar el uso de refugios como depósitos, construir en su adyacencia, locales aptos para pañol y depósito, dotadas de mínima instalación para oficina en razón de los numerosos registros que se deben llevar y actividad administrativa propia del mantenimiento y salidas operativas.

Para las esperas, a veces prolongada, entre salidas se sugiere disponer de un mínimo de instalación de "estar" para el personal.

<u>Conexión con rutas:</u> A efectos del mantenimiento el acceso a la ciudad por la ruta, permitió el traslado de un avión a un taller particular para un trabajo especial.

Para operación de aviones se considera angosta.

<u>Plataformas:</u> Las plataformas disponibles fueron insuficientes, habiendo sido necesario ampliarlas con placas de aluminio. Aún así, fueron insuficientes para la cantidad de aviones de distinto tipo disponibles y que operaban en tránsito, en ocasiones hasta treinta en forma simultánea, [illegible].

La presencia del Boeing 707, anulaba la pista por falta de plataforma. Se considera imprescindible una plataforma para este tipo de aviones en razón del gran movimiento que se realiza con estos medios.

En razón de la distancia entre distintas plataformas, estas deben ser autónomas en cuanto a su servidumbre, debiendo contar con espacio suficiente para equipos de apoyos, abastecedoras y armamento necesario para diversas configuraciones.

<u>Zona de armado y desarmado:</u> Entendiendo como tal la tarea de activar espoletas, armar cañones y su desarme posterior, la actividad se desarrolló sin inconvenientes en la misma pista antes del despegue en cabecera y después del aterrizaje en cabecera opuesta.

Si se considera como tal la carga y montaje del armamento, ésta debe preverse en las zonas de plataforma y dispersión.

<u>Polvorines de campaña:</u> Se entiende como tal el lugar destinado al almacenaje.

Al respecto se practicó y se propone para su aprobación lo siguiente:

El armamento lanzable se instaló en diversas configuraciones en carros elevadores. Estos, en razón de los breves tiempos exigidos en los cambios de configuración se mantuvieron en sus distintas posiciones de dispersión, junto a los aviones operativos. Esto incluía la proximidad de los distintos tipos de espoletas. Tal disposición se considera no es riesgosa aún en el caso de recibir impactos directos por ataque aéreo, en razón de la estabilidad y composición de los componentes explosivos.

Solamente se mantuvieron suficiente alejados y con adecuado acceso el material de alta sensibilidad como ser la bomba MK 17 construida con petrol.

///

CS. 1.3

La dispersión necesaria exige la proximidad del armamento junto a los aviones operativos en reducidas concentraciones. Tal distribución no puede modificarse con el eventual cambio de dispersión debiendo por lo tanto ser estables en razón de su peso y volúmen.

En definitiva, pequeños depósitos deben ser admitidos en proximidad a los aviones.

Pistas de emergencia: Sin comentarios por parte de este Escuadrón.

Acceso a los refugios: El único acceso disponible a los refugios se considera insuficiente. Cualquier interrupción, ya sea por rotura o congestión encierra a todo el material existente en los refugios sinninguna posibilidad de evacuación por otra vía.

Se considera imprescindible contar con otras vías de acceso.

Asimismo, su ancho y el estado de las banquinas se considera peligrosa para el intenso tránsito de aviones existentes durante las operaciones.

3. Servicios.

Alojamiento: Este es el aspecto que se ha notado con mayor deficiencia.

Al desplegar, el personal fue provisto para una corta campaña y equipo de verano.

Al poco tiempo comenzó a notarse el deterioro de un equipo inadecuado y su falta de adaptación a la zona y el clima.

Lentamente fueron enmendándose las deficiencias hasta completarse casi al final de la campaña contando el personal con vestuario para invierno, cama y colchón.

Puede citarse como deficiencia aún existente el no contar con suficiente disponibilidad de instalaciones sanitarias aptas con relación a los efectivos disponibles.

Se considera como necesidad mínima en un alojamiento poder disponer de: CALEFACCION Y AGUA CALIENTE.

Estas disponibilidades son escasas.

Racionamiento: Es suficiente y adecuado.

Se considera imprescindible disponer de comidas calientes para el personal que en razón de su actividad no puede concurrir a los comedores establecidos.

Transporte: Es eficiente.

Contra incendio: No se fectúan observacines por parte de este Escuadrón.

Sanidad: No se efectúan comentarios por parte de este Escuadón

Abastecimiento: Se consideró adecuado.

Conservación de instalaciones: La gran cantidad de piedras y canto rodado existente y la intensidad habitual del viento, sumado a los efectos del chorro de motores en marcha, mantuvieron las plataformas con una suficiente cantidad de pedregullo y canto rodado considerado peligroso.

CS.1.4

El barrido de tales superficies se considera imprescindible hacerlo de manera continuada.

Asimismo, se considera necesario disponer de una eficiente barredora de nieve.

4. Seguridad y Defensa: Sin comentarios por parte de este Escuadrón Técnico.

5. Artillería Antiaérea: Sin comentarios por parte de este Escuadrón Técnico.

6. VYCA: Sin comentarios por parte de este Escuadrón Técnico.

7. Comunicaciones Internas: En general han sido eficientes.

Las comunicaciones por medio de HT no son confiables por falta de alcance.

8. Búsqueda y Salvamento: Sin comentarios por parte de este Escuadrón Técnico.

9. Armamento y Equipos de Apoyo Específicos: La dotación de carros elevadores fue numerosa, no obstante para responder en término a todos los posibles cambios de configuración se hace necesario poder disponer de mayor cantidad. Esta cantidad debe estar relacionada con la dotación de aviones, las estaciones externas de cada avión y las posibles configuraciones que necesite cualquier operación a realizar.

Asimismo, se hace necesario poder disponer con exclusividad para estibaje de armamento y movimiento en plataforma y desde y hasta los polvorines, de suficiente número de equipos elevadores de carga (tipo "SAMPI").

10. Cumplimiento OF: No se realizan comentarios por parte de este Escuadrón Técnico.

11 y 12. Procedimientos Operativos: Sin comentarios por parte de este Escuadrón Técnico.

13. Proceso a seguir para la salida de una misión: Recibida la orden fragmentaria por parte del Organo Operaciones, se considera como necesario informar primero al Escuadrón Técnico en razón del tiempo que demanda la preparación de los aviones.

Igual procedimiento se adoptará al cancelar o variar la misión.

14. Inteligencia Aérea: Sin comentarios por parte del Escuadrón Técnico.

15. Cartografía: Sin comentarios por parte del Escuadrón Técnico.

16. Equipamiento y vestuario de todo el personal: Este es uno de los puntos donde, se ha observado una aguda deficiencia.

El personal, como ya ha sido expresado, fue equipado con vestuario para verano, no contando hasta casi la finalización de la campaña con vestuario para invierno.

La falta de vestuario y la variedad provista manifestó la escasez de medios adecuados.

El estado de limpieza de ese vestuario, al no contar con recambio, mostró un lamentable espectáculo.

Se sugiere dotar al personal con dos o tres equipos completos y organizar un lavadero para permitir un recambio organizado y de esa manera contar con personal que observe buen aspecto, punto inicial para exigir una lógica diciplina.

CS.1.5

17. PERSONAL: SIN COMENTARIOS POR PARTE DEL ESCUADRÓN TÉCNICO.

18. TERMINAL DE CARGA: SIN COMENTARIO POR PARTE DEL ESCUADRÓN TÉCNICO.

19. OTROS: SE SUGIERE PARA PODER IMPLEMENTAR RAPIDAMENTE UNA BAM, EN VEZ DE CARPAS O INSTALACIONES FIJAS QUE SIEMPRE RESULTEN PRECARIAS, UTILIZAR A CAMBIO DE ELLAS "TRAILERS" EQUIPADOS SEGÚN SE DESEE DE ACUERDO CON LAS NECESIDADES. ESTOS "TRAILERS" PODRÁN SER TRANSPORTADOS POR MODO AÉREO O TERRESTRE.

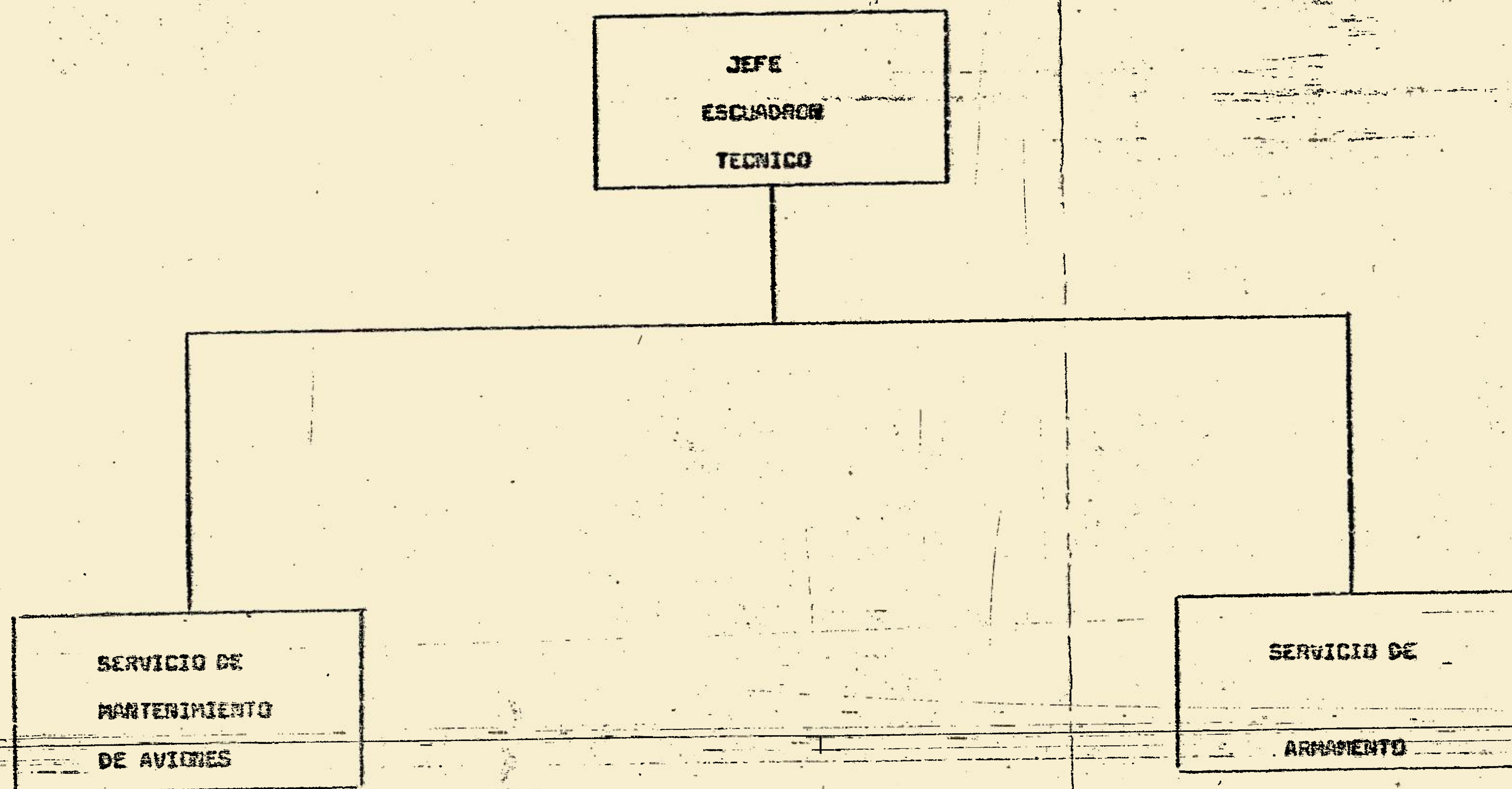
PUEDEN EQUIPARSE CON GRÁFICOS, MESAS, MÁQUINAS DE ESCRIBIR, ETC. Y CONTAR CON INSTALACIÓN ELÉCTRICA COMPLETA. SU CONFIGURACIÓN Y TAMAÑO PUEDE ELEGIRSE DE ACUERDO CON LA FUNCIÓN A QUE ESTÁ DESTINADA. DE ESTA MANERA, INCLUSO, PUEDE PREVERSE SU CAMBIO DE UBICACIÓN RÁPIDA SIN AFERRARSE A UNA INSTALACIÓN FIJA O CARPA DE DIFÍCIL MOVIMIENTO.

Comodoro JOSE HUMBERTO AGUIRRE
JEFE ESCUADRÓN TÉCNICO

CS.1.6

ANEXO I

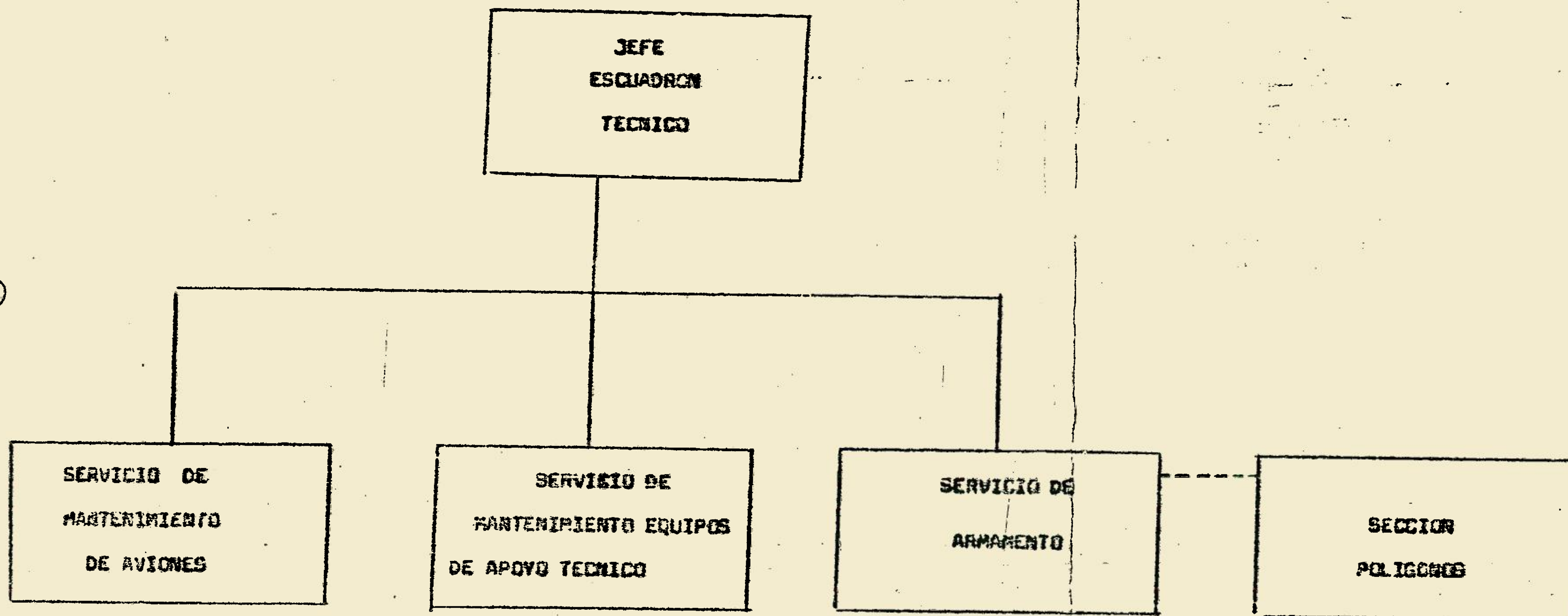
ORGANIZACION APLICADA



CS.1.7

ANEXO II

ORGANIZACION PROPUESTA



CS.1.8

MEMORANDUM

Para informe del C.A.D. Sur

Vcom. ARANDA DURAÑONA, Oscar
My. MAVORANO, Hugo
My. KAJIHARA, Alberto
My. PERGOLINI, Héctor
1er Ten. FABER, Norberto

A
R
A
N
D
A
Y
o
t
r
o
s

APELLIDO Y NOMBRE

Visita Sras. Oficiales y Extranjeros - Año 88

CS. 1.9

MLr

 CS 1B

MEMORANDUM

PARA INFORME DE:

Comandante Aéreo de Defensa

Zona "SUR"

PRODUCIDO POR:

Vcom. Oscar L. ARANDA DURAÑONA

Mayor Hugo MAIORANO

Mayor Alberto KAJIHARA

Mayor Héctor PERGOLINI

1er Ten. Norberto FABER

ASUNTO: Informe sobre el Sector de Defensa Aérea Malvinas.

I INTRODUCCION

Propósito:

1. El presente Memorándum fue confeccionado por los Jefes y Oficiales del Comando Aéreo de Defensa que tuvieron a su cargo la conducción del Sector de Defensa Malvinas y el único propósito del mismo es transmitir las experiencias vividas durante el conflicto con Gran Bretaña y señalar aquellos errores propios y ajenos que se cometieron en su totalidad por inexperiencia bélica, para que tanto experiencias como errores sean capitalizados como enseñanzas en el futuro desenvolvimiento y accionar de la Fuerza Aérea Argentina.

2. Es de destacar en este informe la ausencia, por razones de servicio, del Jefe del Radar Móvil MLV Mayor D Miguel Angel SILVA.

Estructura:

3. El informe se ha estructurado en SIETE Capítulos que se inician con esta introducción, continúa luego con algunas consideraciones de carácter general, posteriormente con consideraciones de carácter particular de cada agrupamiento orgánico y finaliza con las conclusiones más importantes del tema específico y aquellas otras directamente vinculadas, pero que se aprecia son un deber transmitir.

II CONSIDERACIONES DE CARACTER GENERAL

4. Con motivo de las operaciones ordenadas por el PEN para recuperar las Islas Malvinas, el Comando de Defensa Aérea ordenó la constitución de un Sector de Defensa Aérea que centralizado en Pto. Argentino se le asignaba una zona de control de 200 M. de radio.

5. Por plan al SD MLV le correspondía las siguientes funciones:

1º) Control de las Operaciones Aéreas de Defensa.

2º) Alarmas de ataques aéreos.

3º) Suministro de información a los CCIICC vecinos.

4º) Control del tránsito aéreo.

5º) Colaborar con las operaciones de B y R.

6º) Desempeño como PDO contra objetivos terrestres o navales.

7º) Apoyo a la navegación aérea.

6. Impuestas por la situación se asumieron, además las siguientes funciones:

CS.1.10

1º) Alarma de cañoneo naval.

2º) Alarma de ataques helitransportados.

3º) Observación costera.

4º) Dirección del fuego de artillería costera.

7. Para el cumplimiento de las funciones mencionadas se adoptó la organización descripta en el Anexo ALFA. El Jefe del CIC a su vez Jefe del SD, dependía directamente del A-3 del EM del Componente Aéreo Malvinas.

8. El trabajo del CIC se pueden dividir en dos Fases: una la que correspondió al período anterior al inicio de las operaciones en donde el mayor esfuerzo estuvo centrado en el apoyo del puente aéreo y otro que se extendió durante todas las hostilidades.

9. Con respecto al control del puente aéreo se propusieron al CODASUR, los corredores de Tránsito Aéreo y de Artillería los cuales fueron aprobados y profusamente puestos en práctica. Cabe destacar el valioso aporte del Radar de FA que ofició de CCA.

10. Iniciadas las hostilidades y por ser el SD MLV, un sector atípico por no contar con medio interceptores propios, excepto los vuelos de coberturas provenientes del continente, no hubo prácticamente operaciones aéreas de Defensa y las principales tareas realizadas fueron:

1º) Suministro de alarmas.

2º) Control y guiados vuelos del continente.

3º) Control del tránsito aéreo.

4º) Vigilancia aérea, terrestre y naval.

11. El funcionamiento del CIC, se vió facilitado por la conformación de un comando conjunto. Al estar ubicados los 3 Comandos de Fuerzas en un mismo edificio y al enviar además representantes al CIC, permitió una evaluación rápida y segura de las informaciones.

12. Se contó con un Oficial coordinador por la parte operaciones de Ejército, un Oficial coordinador de Aviación de Ejército y personal de ARA con una especie de MIG para la evaluación de la posible ubicación del portaviones y de enlace con FA.

13. Se contó además con un enlace con el Centro Coordinador de Fuego de AAA. Este centro funcionó en un edificio distinto al del Comando y centralizaba la información para destinarla hacia los distintos elementos propios.

14. Se mantuvo asimismo un enlace permanente con el centro coordinador de fuego de Artillería de campaña.

15. Esta concentración de información que se lograba en el CIC hizo que este organismo reuniera información, no sólo de la parte aérea sino también de superficie lo que permitió lograr una detección e identificación con una relativa oportunidad.

CS. 1, 11

Ventajas obtenidas con la organización elegida:

16. Las ventajas fueron:

1º) Se logró una centralización de la información.

2º) Se trabajó en forma conjunta lográndose una adecuada comprensión de los términos usados por los distintos componentes y de los problemas de cada uno de ellos.

3º) La centralización en todo organismo como emisor único de todo tipo de alarmas (amenazas, aéreas, navales o terrestres).

Inconvenientes de carácter general encontrados:

17. Uno de los principales inconvenientes encontrados fué la tardía organización del Sector de Defensa lo que impidió un conocimiento previo de sus miembros y no haber hecho, aunque más no sea, una apreciación previa de la elección del MMA para la asignación de tareas a cada uno de los componentes.

18. Otro inconveniente fue que no se pudo lograr una adecuada coordinación o control de los vuelos propios por las características propia de la técnica utilizada para las penetraciones, como tampoco se tuvo enlace por VHF.

19. No se tuvo una cobertura adecuada en la zona oeste sobre todo debajo de los 15.000 pies (norte y sur del estrecho de San Carlos) y fué menor en la zona del centro del estrecho de San Carlos. Esta restricción impidió una adecuada vigilancia y control de las operaciones en dicha zona.

20. El hecho de haberse operado con una sola cabina (operativa) con el radar, produjo una saturación en el control en situaciones especiales, que quitó agilidad y efectividad al sistema.

21. Aparecieron en pantalla gran cantidad de ecos simulando sobre todo helicópteros y buques que hicieron recargar el trabajo de los operadores, de los ploteadores e indujeron a apreciaciones falsas y estados de alarma desgastadores.

Dificultades en el accionar conjunto:

22. En este aspecto, es conveniente destacar principalmente la falta de mentalidad de trabajo conjunto lo que se tradujo en lo siguiente:

1º) Resistencia inicial a instalar los comandos en el edificio previsto.

2º) Demora en el envío de coordinadores por desconocerse la importancia de los mismos.

3º) Falta de información inicial para realizar identificación de medios aéreos o de superficie detectados por el radar o por la ROA.

4º) Falta de coordinación en la utilización de los medios.

5º) Falta de un lenguaje común.

CS.1.12

6º) La ubicación CCAAa lejos del CIC obligó a una duplicación de esfuerzos por cuanto se producían interferencias y recargos en las comunicaciones al estar las mismas "enganchadas" en escucha, en la línea del radar, por llevar una mesa de ploteo similar a la MIG.

7º) Dificultades propias y derivadas de la idiosincracia nuestra, de pretender en muchos casos, por parte de Ejército y Armada, evaluar una amenaza aérea sin estar capacitados para ello lo que traía como consecuencia una demora en la transmisión de las alarmas a los distintos elementos.

8º) Demora en la transmisión de información dentro del componente Ejército lo que impidió una fluída corriente de intercambio de datos. Por ejemplo caso HOWARD o FOX que llegó la información demorada de sobrevuelo de HARRIERS (zona oscura del radar).

<u>Inconvenientes producidos en el despliegue y abastecimiento de los sistemas</u>:

23. Fue realizado en forma compulsiva, prácticamente asignándolos a medida que surgía la necesidad, lo cual fue producto de una planificación inicial que no apreció correctamente la evolución de la situación.

24. Así la ROA, la AAa, los Radares ELTA; arribaron a las islas en forma aisladas y a veces incompleta.

25. Además la toma de posición y el abastecimiento de C/U de ello estuvo dificultada por la carencia de suficientes medios de movilidad. Al respecto es de destacar la progresiva degradación que los mismos fueron sufriendo por deficiencias de mantenimiento, por la acción enemiga, el clima y aún la pérdida de vehículos que se produjo con el buque Río Carcarañá.

26. Es de notar que en general la FAA tuvo muy pocos vehículos para movilidad y abastecimiento y en cuanto a la ROA, se debió compartir el empleo de los helicópteros con las tareas de despliegue a DARWIN, de los medios propios y del EA, por otra parte ésta Fuerza contribuyó hacia el final de las operaciones en tareas de abastecimiento de la ROA con sus Bell 212.

27. Resumiendo, la instalación y apoyo a todos los sistemas ubicados en forma alejada al centro poblado y o las Bases, fue dificultosa. En especial el abastecimiento a los PPOOAA, quienes paulatinamente quedaron, ubicados [illegible] de las líneas enemigas, hecho agravado por la presencia permanente de aviones enemigos.

28. Debe sumarse a esto la incapacidad de los Helicópteros propios para operar nocturno, lo que impidió aprovechar ese momento y situación para ejecutar tareas logísticas. Por contraste la aviación de Helicópteros Ingleses disponía de todo el tiempo ya sea de día o de noche y el que la situación meteorológica táctica exigía.

CS. 1: 13

29. Además se hace notar que en general los helicópteros tanto de la FAA como de las otras Fuerzas no poseen gancho para carga suspendida. Ella realmente demora y condiciona el abastecimiento y despliegue en situación de guerra; apreciándose que aún las aeronaves mas pequeñas deben poseerlo.

Cambios de emplazamientos:

30. Se demostró que la evolución de la guerra, caracterizada por:los resultados de la acción enemiga (pérdida de propio material) variación de la situación de superficie, propios redespliegues, cambios por parte del ENO en los procedimientos y medios de ataque, acción de sus sistemas y armas sobre nuevos OOMM, y logro de la Sup.Aérea, etc; conformó nuevas situaciones que hizo necesario rediseñar el dispositivo defensivo propio y de las Fuerzas Amigas.

31. Ello trajo aparejado la necesidad de reubicar los medios bajo la acción enemiga, o en condiciones de luz, meteorológicas y de suelos, adversas.

32. Así cuando el ENO disminuyó en su acción contra la Base Aérea MLV, y comenzó a atacar el dispositivo de superficie, aprovechando la orografía y las bajas producidas en la AAa, se tomó la decisión de rediseñar el dispositivo antiaéreo, la ROA, la Red de SAM de infantería, etc. pero fue imposible llevarla a cabo por la carencia de medios idóneos para ello (Helicópteros, vehículos, comunicaciones etc.) produciéndose entonces penetraciones y ataques por corredores fácilmente detectados por el ENO con sus sistemas de guerra electrónica.

III MESA DE INFORMACION GENERAL

33. Para su funcionamiento, la mesa de información general (MIG) contó con los siguientes medios:

1º) Mesa de ploteo.

2º) Teléfono con línea física con:

a) Radar FA.

b) Radar Ejército.

3º) VHF (FM) como alternativa con radar de ejército.

4º) 3 Ploteadores.

34. Los medios bastantes precarios, permitieron un adecuado funcionamiento, pero con ciertas limitaciones.

35. La mesa de ploteo, si bien cumplió con su cometido en forma primaria, no permitió una graficación adecuada sobre la misma, en lo que se refiere a los recorridos de los medios aéreos y navales para su adecuada ubicación y seguimiento de su derrota. Este seguimiento permitía establecer sus tácticas de empleo, posibles rutas de aproximación para el ataque, posible ubicación del portaviones.

CS.1.14

36. En el aspecto personal es necesario tener en cuenta la degradación que va sufriendo el mismo en su efectividad, en forma paulatina, producto de la tensión, de la continuidad del servicio por tiempo prolongado y de la capacidad de asimilación individual a las contingencias de la guerra.

Sugerencias:

37. En lo que se refiere a la mesa de ploteo es conveniente confeccionarla de Acrílico en una escala 1:250.000/1:500.000 y debe ser colocada en forma vertical. (Anexo BRAVO).

38. Al ser de acrílico, permitirá graficar con un trazo el recorrido de los móviles, para poder determinar en forma aproximada, posibles rutas de aproximación, AADD de operación, técnica de penetración.

39. En el caso de realizarse operaciones aérea cercana propias y por los ataques enemigos para su mejor control y visualización, es necesario trabajar con escala más chicas, lo que implica tener otra MIG con detalles del terreno, (Ej.: para seguir derrotas de helicópteros propios o enemigos, para analizar las aproximaciones bajas de los incursores enemigos etc.), es decir que se contará con dos mesas lo que significa aumento de personal.

40. En el caso de contar con dos radares o radares de defensa terrestre (RAZID) es necesario trabajar con cartas de escala chica y con el transparente de radiales y círculos de distancia desplegables al punto de ubicación del radar colocada previamente.

41. Sería conveniente estudiar la posibilidad de colocar un monitor de TV o elementos similares para transferir la información en forma instantánea al CIC. Esto permitiría que el ploteador de la MIG reciba la información en forma directa para graficarla. En forma simultánea mantendría los auriculares colocados con una extensión que le permita moverse con facilidad.

42. Por otra parte es necesario que de las previsiones de CIC a implementarse (1 por radar si es posible), se preparen cajones de despliegue con todos elementos de la MIG.

42. Los elementos más importantes, son los siguientes:

1º) Acrílico ya marcado con los círculos. Los radiales no es conveniente marcarlos por las variaciones de declinación.

2º) Carta de la zona escala 1:250.000 y 1:500.000.

3º) Regla ploteo.

4º) Computador.

5º) Cuadernos para libro de guerra.

6º) Libros de ploteo (se deben imprimir).

7º) Elementos de escritura para acrílico.

8º) Elementos para borrar sobre acrílico.

CS.1.15

9º) Elementos varios de librería (abrochadora, perforador, biromes, goma lápiz, etc.).

10º) Compás de punta seca.

43. Las comunicaciones basadas en líneas físicas permitieron un adecuado enlace, dada la cercanía de los corresponsales. Los inconvenientes que se presentaron fueron los derivados de la puesta fuera de servicio ocasional de los teléfonos y de los cortes de las líneas en forma accidental (vehículos o propia tropa).

44. El radar de ejército al ser bidimensional, no permitía un adecuado ploteo. Por otra parte no poseía personal adecuadamente adiestrado como para dar apoyo a los aviones. Esto producía una limitación muy grande en el control de las operaciones, siendo solucionado el inconveniente enviando gente del radar de FA, al mismo, lo que por supuesto no eliminaba la falta de información de altura.

IV MESA DE INFORMACION DE TRANSITO AEREO

45. La principal función de la Mesa de Información de Tránsito Aéreo fue la de mantener actualizada la situación de vuelos propios. Para ello se contó con CUATRO (4) especialistas en tránsito aéreo que recibían por la red de comando la transferencia de vuelos provenientes del continente y telefónicamente del aeródromo MLV la salida de aviones.

46. En coordinación con el CODASUR, se trazaron corredores de tránsito, antiaéreos y zonas de vuelo prohibido.

47. Antes de la iniciación de las hostilidades el sistema funcionó sin mayores inconvenientes si se tiene en cuenta el tremendo esfuerzo que significó el Puente Aéreo a las Islas.

48. Para la transferencia de vuelos se implantó un plan de vuelo abreviado. Los datos que contenía, eran suficientes como para cubrir las necesidades de la MITA:

1º) INDICATIVO

2º) TIPO DE AERONAVE

3º) NIVEL

4º) VELOCIDAD

5º) PROCEDENCIA Y DESTINO

6º) IFF

49. Con posterioridad a la apertura del fuego, se instaló en la MITA un VHF y desde la misma se realizó el control de Tránsito local en especial el vuelo de helicópteros.

50. En el CIC la MITA estaba instalada al lado de la MIG y se accedía a la central de comunicaciones por una puerta directa.

CS.1.16

Ventajas:

51. La disposición elejida y la proximidad a los enlaces con el Radar y Central de comunicaciones, permitió realizar una inmediata correlación de los planes de vuelo e identificar los distintos contactos radar

52. Se produjeron demoras en la transmisión de los planes de vuelo previstos y de los horarios de despegue desde el continente a la isla. Hubo errores en la utilización del IFF y en la autenticación de los corresponsales. Todo esto produjo en varias ocasiones la aparición de ecos no identificados sobre todo en la primera fase de las operaciones cuando el puente aéreo era más intenso y produjo problemas de identificación, debiendo asumirse por el nivel, velocidad rumbo de aproximación y procedimientos similares a los utilizados por los aviones propios que los ecos desconocidos eran amigos.

Sugerencias:

53. Es necesario tener preparado para despliegue la mesa de trabajo de la MITA, con el tablero para fajas de progresión de vuelo y carta de la zona IFR y VHF en la cantidad adecuada y de acuerdo a los CIC previstos. (Ver Anexo "CHARLIE").

54. Es conveniente, que la mesa de trabajo, cuente con un VHF para hacer escucha en la frecuencia de operación y operar como ACC en el caso de los AADD que no lo posean, pudiéndose llevar en la MITA la progresión del vuelo y coordinar la transferencia y separaciones con el radar y la TWR. Esta concentración permite la eliminación de intermediarios que deben retransmitir información (Ej: ACC) y se tendrá al control de área, dentro del CIC.

55. Es conveniente y de acuerdo a la situación y las características del TO el control de los helicópteros y de los aviones de otras FFAA y por consiguiente la notificación de sus planes de vuelo.

56. Si bien en la doctrina de aerocoperación se determina , que se asignará un nivel por debajo del cual volarán los mismos, esto no es totalmente cierto, por cuanto la presencia de la AAa hará que siempre se deba hacer identificación.

57. Al estar la defensa antiaérea de las fuerzas bajo su propia responsabilidad,el hecho de que cada una provea radares, crea un problema de transferencia de datos e identificación. Esto presenta un problema sobre todo en el caso de Ejército, que no tiene el personal suficiente y además no están capacitados para realizar control del espacio. Por otra parte, la responsabilidad del control del espacio aéreo es de la FAA lo que implica una superposición de tareas y de responsabilidades, que es necesario delimitar y asignar.

V RADAR MOVIL

Medios asignados:

58. La función del Escuadrón se cumplió en un todo ya que se realizaron las siguientes tareas: detección de móviles aéreos y navales, esta última atípica a la función del radar; identificación,

CS.1.17

control de la aviación propia y apreciación del movimiento y maniobras del enemigo. Por lo tanto los medios disponibles fueron suficientes para cumplir la tarea asignada. Es de destacar la operatividad del Escuadrón en sus desplazamiento ya que cuando se ordenó su cambio de ubicación se concretó en 48 hs.

59. Los medios fueron:

1º) Antena.

2º) Cabina técnica.

3º) Cabina Operativa.

4º) 3 generadores.

5º) 2 unimog.

6º) 2 cisternas de 1.500 Lts.

7º) Microonda FM-200

8º) Comunicaciones HF-VHF-Grabador.

Ventajas:

60. Las ventajas a destacar son:

1º) Haber llevado la cabina operativa y contar en la misma con tres consolas y operarlas en distintos rangos lo cual posibilitaba una buena discriminación para la detección e identificación de los ecos, disponer en la misma con comunicaciones suficientes (CUATRO VHF) lo que permitía realizar escuhas en cuatro frecuencias simultáneas y tener espacio para tener una pequeña MITA dentro de la cabina.

2º) Haber llevado desde la iniciación (02-ABR-82) del conflicto un vehículo para realizar los desplazamientos del Escuadrón de Radar.

3º) Disponer de una microonda para realizar la comunicación con el CIC y con el radar de Ejército, a pesar de no habérsela utilizado en todas sus gamas de posibilidades debido a las deficiencias que se mencionaran posteriormente en las desventajas y deficiencias en planeamiento.

4º) Otra de las ventajas a mencionar es la de haberse contado con personal con experiencia en despliegue lo que permitió que se operara en un ciento por ciento y en condiciones mínimas para solucionar problemas técnicos y logísticos. El haber tenido contacto periódico con la familia le permitió al personal tener un mejor desempeño en la función del radar y mantener el espiritu y la moral bien alta en todo el transcurso del conflicto.

5º) Disponer con otro radar para la vigilancia en casos de F/S del propio, permite además aumentar el cubrimiento en combate. Lo expresado confirma la necesidad de contar con dos radares en un sector de defensa comprometido y con gran intensidad de aviones.

CS.1.18

6º) Haber logrado formar un Escuadrón totalmente autónomo en lo que respecta a logística.

Desventajas y deficiencias:

61. Las deficiencias que se tuvieron se van a dividir por función realizada a los efectos de tener una acabada idea de las mismas:

1º) Detección:

a) Por su emplazamiento los radares tenían limitado su cubrimiento en el sector oeste, debido a la formación del terreno que era montañoso lo cual limitaba al rango y altura de control de la aviación propia y enemiga no así la detección de los móviles enemigos, y barcos detectados a 30 NM y en casos hasta 120 NM.

b) Existía una zona de 6/10 NM alrededor del radar que no permitía visualizar los móviles debido al empastamiento de la pantalla producido por los ecos del terreno, lo que imposibilitaba visualizar el movimiento aéreo enemigo en las cercanias de Pto. Argentino, desconociendose a partir de ese momento sus intenciones.

2º) Identificación:

a) Existía una anarquía en cuanto al uso del IFF/SIF ya que había códigos fijados por el COTLANSUR, otros por la FAS y CODASIR y otras impuestas por iniciativa de las propias Unidades. Todo esto ocasionaba una gran confusión que anulaba la posibilidad de la identificación por IFF/SIF, teniendolo que hacer por medio de la autenticación, lo cual tenía sus inconvenientes, debido a los distintos procedimientos aplicados por el COTLANSUR y la FAS, sumado a veces el desconocimiento del empleo por parte de las tripulaciones.

b) Al comienzo del puente aéreo hubo problemas para la identificación por posición o por corredor de entrada por aplicación de procedimientos contradictorios puestos en vigencia en forma simultánea e independiente por los distintos Comandos o Autoridades intervinientes y posteriormente por modificaciones impuestas por la situación a procedimientos ya establecidos.

c) Las ordenes fragmentarias a veces no llegaban, o eran incompletas o posteriores a la visualización en pantalla o al contacto por VHF radar avión.

d) Hubo muchos casos en que la OF no coincidía con lo expresado en dicha orden en lo que refiere a código IFF/SIF indicativo, etc; lo cual creaba, en el operador, confusión en la identificación de la aviación propia.

CS.1.19

2º) Operaciones de Control Aerotáctico:

a) El mayor inconveniente en las operaciones fue la no recepción de las OF ó que estas no coincidieran con las misiones reales o que fueran recepcionadas con posterioridad a su realización.

b) Al no contarse con dicha orden sucedía, en la mayoría de los casos, que en frecuencia de radar llamaba un determinado indicativo (avión) solicitando instrucciones. Cuando se consultaba por ello al CIC, este desconocía quien era el que llamaba y cual era su misión, esto impedía que el radar diera las instrucciones solicitadas ocasionando un sin fin de inconvenientes, al crearse dudas tanto al operador de radar como al piloto.

c) Además, debido a que las misiones en su mayoría eran a bajo nivel, se utilizaba un retransmisor y como éste se mantenía demasiado alejado de Malvinas, quedaba fuera de alcance VHF del radar, fue necesario establecer un enlace por HF del CIC al retransmisor para actualizar las posiciones de las PAC. Este medio significaba de 3 a 4´de retraso en el informe que recibían los pilotos.

d) Durante el transcurso del combate el 1 de Mayo al radar no se le asignó el blanco al cual se debía interceptar asumiendo dicha responsabilidad el controlador actuante.

e) Debido a lo cambiante de la situación, que obligaba al constante cambio de procedimientos, no existió una definición absoluta de los puntos de transferencia de control, entre el control radar y el control de la TWR MLV

3º) Comunicaciones:

a) Si bien en general cumplió con su cometido, no se tuvo una real comunicación entre radares, no solo por la parte logística sino en la trasferencia de control de la aviación propia que hubiera facilitado la detección e identificación de la misma facilitando el cometido de cada misión o tarea ordenada.

b) La microonda no se utilizó en su totalidad de posibilidades debido ha la inexperiencia tanto técnica como operativa del personal, a pesar de contar con las mismas desde el año 1978, es decir que el personal no recibió un adiestramiento adecuado en lo que atañe a calibración, mantenimiento, reparación y operación por lo que se tuvo que trabajar en un solo canal.

4º) Planeamiento:

a) De acuerdo al planeamiento efectuado para el Escuadrón de Radar Móvil establecía que el alojamiento, racionamiento, seguridad y apoyo logístico en general, sería provisto por la BAM Malvinas, lo que no ocurrió y todo tuvo que ser solucionado por el propio Escuadrón de Radar Móvil, asumiendo funciones ajenas a su responsabilidad y para las que no estaba preparado, incluyendo tareas de inteligencia, y seguridad.

CS.1.20

b) En el planeamiento conjunto no se tuvo en cuenta, al determinarse la ubicación de una batería de Otto Melara, que su proximidad al radar y las vibraciones que produjeran sus disparos iban a cortar los conexionados rígidos de las tarjetas y módulos del equipo.

Sugerencias:

62. De la experiencia obtenida desde el punto VYCA es necesario de que se logre unidad de mando en todo lo atinente al control de las armas "contra aire" (aire y superficie-aire), y el control del espacio aéreo en general.

63. Realizar operativos conjuntos con las otras Fuerzas AR para lograr la unidad de mando sujerida anteriormente y obtener la coordinación y complementación de los integrantes de un TTOO.

64. Lograr una buena comunicación entre centros de radar para obtener un efectivo control y transferencia del movimiento aéreo, asignandole frecuencias y códigos a utilizar, lograndosé con ello una buena detección e identificación.

65. Aprovechar las capacidades del equipamiento en lo que respecta a T.Aéreo, adiestrando al personal VYCA para que pueda asumir dicha responsabilidad en ocasiones o momentos como en el conflicto.

66. Desarrollar operativos dentro de la mayor realidad posible es decir con bombardeos y cañoneo para que el personal tenga ídea lo que es un combate.

67. Utilización de la microonda en los operativos para lograr una buena comunicación, previo adiestramiento al personal con un curso completo de mantenimiento, reparación y operación.

68. Un intenso adiestramiento de los controladores y pilotos con los distintos tipos de aviones saliendo de las normales interceptaciones de 60º y 90º visto la experiencia MLV ya que las mismas no se pudieron llevar a cabo.

VI-RED DE OBSERVADORES DEL AIRE

69. La red de Observadores del aire estuvo integrado por personal de la Fuerza Aérea y por civiles Radioaficionados Córdobeses, quienes pusieron a disposición el equipamiento personal.

70. En general se diseñó para cubrir el área norte y oeste, sector donde el cubrimiento del radar estaba especialmente penalizado.

71. La conformaban:

1º) 10 PPOOAA, uno de las cuales poseía además un Radar ELTA.
2º) 1 Centro de Filtraje.
3º) 1 Centro receptor de información en el CIC.

CS.1.21

Sugerencias:

72. Los aspectos destacables y sugerencias se describen en los párrafos subsiguientes.

73. Vestuario y equipo: Inicialmente fue provisto por el propio personal y reforzado con elementos de la Fuerza Aérea, lo que determinó que llevaran un equipamiento diverso y de gran volúmen a transportar. Además resultó inadecuado para la zona y la época del año. En general cada una de las personas se proveyó de los medios que a su criterio resultaban adecuados, pero esto determinó una conformación de medios dispar y en general ineficaz ya que se desconocía el clima y lugar del emplazamiento.

74. Se sugiere; entonces diseñar y normalizar un tipo de equipamiento y vestuario que sea conforme a la situación que impera en el TO.

75. Carpas: En general se aprecia que no eran las más adecuadas para soportar el clima y el viento imperante en la zona (hasta 150 Km/h) pero además se aprecia que el personal no las instaló correctamente a sotavento y ante los deterioros sufridos hubo necesidad de reinstalarlas, reemplazarlas e instruir al personal en su empleo ante las falencias habidas.

76. Se sugiere; entonces incrementar el adiestramiento del personal que realice tareas de observación en cuanto a supervivencia y además establecer los requerimientos operativos para diseñar y obtener carpas que se adecúen a las zonas de operación.

77. Alimentación: Nuevamente aquí el personal trajo los elementos que compró personalmente, brindándosele el resto en las islas y realizándose el abastecimiento periódico aún durante la guerra. Se menciona en párrafo aparte los problemas de movilidad que tuvo ya sea por disponibilidad de medio o situación; por otra parte el menú estaba compuesto por elementos no adaptables al momento y circunstancia vivida por el personal, ya que se componía de elementos propios para cocinar. No obstante con el avance de las operaciones este problema fue disminuido al llegar las raciones de combate.

78. Todo esto originó un alto flujo de movimientos de helicópteros para instalación y abastecimiento de la ROA, aún en operaciones de guerra.

79. Se hace necesario entonces reestudiar el menú y los medios que se dispongan para la ROA, que se adapten a la situación climática y táctica imperante y minimicen al máximo los movimientos logísticos y de apoyo.

80. Sanidad: A causa del clima, de la inadaptación al medio, del vestuario y equipo, de la situación táctica, etc, se produjeron enfermedades en el personal del tipo gripal, anginas, torceduras, inflamaciones, etc., tanto en el personal civil como militar. Así al segundo día de instalada la ROA, luego de una ola de frío y viento huracanado, por pérdida de calor en el cuerpo, un alto porcentaje de observadores se hallaba afiebrado y enfermo.

CS. 1. 22.

81. Nuevamente aquí c/hombre trajo los medicamentos que entendía adecuados con resultados magros.

82. Por otra parte los elementos de primeros auxilios que provee la Fuerza Aérea por doctrina no incluyen elementos para medicarse en este tipo de enfermedades.

83. De manera tal que se hizo necesario realizar vuelos de helicópteros sanitarios para llevar remedios adecuados, que permitieron al personal automedicarse bajo supervisión radial de los médicos.

84. Se sugiere entonces considerar por parte de equipos médicos la conveniencia o no de diseñar, confeccionar y proveer equipos de primeros auxilios que además de elementos para tratar heridas cortantes, rasgantes, etc. producidas por armamentos y/o esquirlas piedras, caídas, etc., contengan elementos para tratar enfermedades como las enunciadas y otras conforme a la zona de operacio es para que sean provistas al personal que por sus funciones se desempeñen en áreas alejadas (observadores, GOE, comandos, etc.).

85. Cantidad de personal: Decidida la implementación de la ROA, a las islas llegó la dotación justa de personal para cubrir los puestos a ser instalados, no quedando capacidad para efectuar rotaciones reemplazos y/o cubrir nuevas zonas no previstas en primera instancia ello ocasionó que algunos puestos fueran momentáneamente abandonados (Nº 10) y otros definitivamente aún antes de la primera acción enemiga.

86. Se sugiere Entonces preveer y disponer de personal y aún de medios para efectuar los movimientos o instalación de nuevos puestos que permita adaptarse a nuevas situaciones y mantener el sistema en su nivel de rendimiento a medida que se desarrollen las operaciones.

87. Toma de puestos por parte del ENO: Ante esta situación, la ROA se fue degradando en su rendimiento, al quedar claros en el cubrimiento que fueron aprovechados para penetrar y atacar, por lo expuesto en el inciso anterior pero además por la imposibilidad de reinstalarlas, esos claros no fueron cubiertos.

88. Se sugiere entonces mantener personal en reserva como ya fue expuesto, pero además se aconseja mantener puestos de observadores pasivos y móviles que estando en las proximidades, puedan ser activados a voluntad de la Red y cubrir esos claros provocados.

89. Se hace notar la necesidad de mantener capacidad de transporte y abastecimiento durante el combate hacia zonas que estarán comprometidas y/o en territorio enemigo.

90. Líneas de PPOOAA: En Malvinas se estableció una sola línea de puestos de observación, lo que permitía la detección pero no el seguimiento en avance de los aviones enemigos.

91. Se sugiere entonces adoptar como doctrinario el establecer más de una línea de observadores en profundidad para asegurar no solo la detección en tiempo sino también el rumbo y OM hacia el cual se dirije. Esto posibilitaría obtener mejor información y evitar o disminuir las falsas alarmas producto de la inseguridad que hacen al CIC obrar en forma más general y a la vez produce acostumbramiento y descreimiento en las defensas con el consiguiente deterioro en rendimiento.

CS. 1 .23

92. Preparación del personal y equipamiento: Las exigencias a la cual está expuesto el personal de la ROA varía sustancialmente según la situación que se vive. Así se diferencian sustancialmente entre aquella que se encuentra en la zona de combate y aquella que está en la profundidad de la zona de comunicaciones o del interior propias, misma consideración podría hacerse entre aquellos observadores que sin ser de la ROA, actúen en territorio enemigo.

93. En este contexto debería considerarse, a fin de extraer experiencias, a la ROA de MLV, como actuando en territorio hostil, con una situación en que por el clima, población, amenaza aérea y superficie estan sujeto a exigencias impropias de la preparación que había recibido.

94. Se considera entonces que por ejemplo la ROA que actúe en el caso CHILE, en el límite sur de Santa Cruz (GAL-RIO TURBIO), vivirá situaciones similares debiéndose adaptar a la situación de superficie y tal vez cambiar su emplazamiento en avance o retroceso. Caso enteramente diferente a una que actúe en RYD-CBA-OSA donde dificilmente este sujeto a ello.

95. Se hace necesario entonces diferenciar el perfil del personal y equipamiento necesario en una y otra situación a fin de que sea mantenida la misma eficacia durante todo el transcurso de la guerra.

Comunicaciones:

96. Se realizaron con equipamientos y frecuencias de radioaficionados. Este tipo de material determinaron la necesidad de ubicar los puestos en base a posibilidades de enlace seguro, reduciendo en parte la distancia y el tiempo de alerta.

97. Por otra parte se produjeron casos de interferencias por pobladores, escuchas de tráfico y radiogoniometría de los puestos.

98. Siendo además los equipos alimentados por baterías, se notó un consumo acelerado de la carga, hecho incrementado por el frío y la transmisión a veces injustificada.

99. Cada ROA disponía de baterías de 12 Volts del tipo automotor de gran tamaño y peso y carga lenta.

100. Se sugiere entonces asignar a la ROA equipos de comunicaciones que impidan la escucha, análisis y radiogoniometría, de tamaño reducido y poco consumo.

101. También ver la posibilidad de obtener baterías de carga rápida, alto rendimiento y tamaño reducido.

102. Por otra parte la necesidad de adaptarse al terreno y extender el cubrimiento lo mas alejado posible, determina la necesidad de incursionar en equipamiento HF Y/O retransmisores que aumenten la ganancia.

CS.1.24

103. Ubicación de los PPOOAA: Habiendo sido ubicados los observadores, algunos de ellos fueron atacados y tomados por el ENO, otros en cambio soportaron búsqueda y ataque cambiando de posición sin caer prisioneros. Esto determinó, como ya se ha dicho, que se debilitara la detección en sectores y en otros se mantuviera.

104. Ante este hecho se aprecia que se hace necesario adiestrar y concientizar al personal en cuanto a la necesidad de establecer posiciones de cambio, observación y ocultamiento para lograr el mayor tiempo de permanencia y operación posible.

105. Estudios de Cartografía: Algunos PPOOAA, luego de ser rebasados y a veces atacados y perseguidos, quedaron librados a su suerte para intentar el retorno a las propias filas, en un terreno que no dominaban, produciéndose casos de desorientación.

106. Ante ésto se cree conveniente que el personal reciba instrucción en cuanto a la interpretación de cartas y mapas para poder enfrentar situaciones como las descriptas en otras.

107. Utilización de las alturas: En general se intentó colocar a los puestos de observación en las alturas predominantes en el área a cubrir, esto que aparece como correcto por que amplía significativamente la distancia de visualización, a veces, queda condicionado por la meteorología (techo de nubes, precipitaciones y vientos). Es así que se debió soportar vientos huracanados, nevadas y nieblas que impidieron u obstaculizaron la obtención de información.

108. Por lo expuesto se aprecia que en determinadas circunstancias (orografía y clima) el puesto deberá ser ubicado en valles o laderas aunque ello aumente la cantidadade PPOOAA, conforme a la reducción de áreas de cubrimiento que resulte de esta modalidad de empleo.

109. Detectores especiales: Durante las operaciones de guerra se detectó vuelos de helicóteros y aviones en horas nocturnas y con meteorología adversa, no advertidos por la ROA.

110. Ante estos hechos se aprecia como conveniente dotar a los PPOOAA de detectores acústicos e infrarrojos que amplíen la capacidad de obtención de información en esas condiciones.

111. Personal Civil Vs Personal Militar: Cada POA estaba constituído inicialmente por 2 civiles voluntarios y 1 soldado. Con motivo del clima, del tiempo de permanencia apostado y de las acciones enemigas, se produjeron pedidos de relevo, ante ello y dado su carácter de voluntarios, se procedió a relevarlos por personal militar, reconociendo como justas las causas invocadas y el valor y patriotismo demostrado.

112. Este movimiento de personal obligó a extraer personal militar, no previsto, de los sistemas de armas, debilitándolos.

113. Se sugiere Entonces estudiar y definir, con que personal implementar una ROA en una zona de combate donde se lucha por la posesión del terreno, si civiles o militares. Se aprecia que al menos debería tenerse una dotación de personal militar subalterno apto y equipado para cumplir dicha tarea, dado el carácter de voluntariedad que reviste el aporte de civiles en la ROA.

CS.1.25

114. ROA en el mar: En MLV, al igual que en GAL, SCZ,SJU,CRV, TRE,etc, se da el caso que los aeródromos están en la costa lo que por ahora permite establecer una Red de Observadores que cubre parte de los 360º. Esta situación establece la imposibilidad de brindar información ante aeronaves que aproximen volando muy bajo o bordeando la costa acantilada.

115. Este hecho revestiría carácter de catastrófico si el ENO aproximara a los AADD antes mencionados sin ser detectados por el mar dado que no permitiría disponer de los sistemas se AAa en tiempo. Ej:

1º) Roland: Necesita 5´para estar disponible desde que se ordene.

2º) Skyguard: 35 mm: necesita 30´para estar disponible desde que se ordene si está frío y 5´si está caliente.

3º) 20mmRheinmetal: necesita 3´para estar disponible desde que se ordene si está frio.

116. Se recuerda que ante la disponibilidad de un RWS por parte del ENO, podrá ejecutar el ataque que juzgue conveniente según el sistema de AAa que se halle operable.

117. Durante la guerra en MLV, a pesar de tener el Radar de vigilancia en una cota de 100 mts. aproximadamente hubo incursiones desde el mar (Radial 080º), detectadas a 22 MN a pesar de lo imprevisto, se pudo alistar algunas armas ello se debió a:

1º) El incursor retardó su ataque tratando de hacerlo detrás de los montes.

2º) Había armas de AAa en turno de alarma listas para abrir fuego.

118. Se considera a esta experiencia válida solo en parte pues se desconoce la altura real de vuelos de los HARRIER en la detección, el hecho de aproximar bien desde el mar, y la cota de instalación del radar.

119. ¿ Que ocurriría ante una penetración hacia Gallegos aprovechando la marea baja y la costa alta?. Probablemente no hubiera detección oportuna.

120. Antes estos hechos se sugiere diseñar un sistema de detección que contemple estas posibilidades, basado en la acústica en buques o barcazas instaladas convenientemente y en radares tipo ELTA o similares de cubrimiento costero para lograr la detección oportuna.

121. Se recuerda además que cuando el radar de vigilancia y control aéreo queda F/S, ya sea por fallas o por la acción enemiga. Sólo queda la ROA y los radares de alerta temprana. Se crea que,en tal concepto,se debe diseñar el dispositivo, considerando la amenaza desde el mar.

CS. 1. 26

122. Radar ELTA en la ROA: En el puesto Nº 9 y posteriormente en el Nº 1, se instaló un radar ELTA para alarma temprana de la AAa en caso de vuelos bajos por el norte.

123. Sobre esta experiencia puede decirse lo siguiente:

1º) Al comienzo se contó con personal mal preparado para la tarea, luego del traslado y a consecuencia del deterioro del asignado al AD MLV este aspecto fue solucionado.

2º) Se generó una corriente especial de abastecimiento (comestibles, combustibles, baterías, generador, etc. para mantenerlo operando).

3º) El consumo de la carga de la batería, a causa del clima y aún del viento es muy elevada.

4º) Con demasiada frecuencia, el viento de la zona impidió su utilización.

5º) Fue objeto de ataques con bombas y cañones sin consecuencias.

6º) Se le efectuó una prolongación a la línea de cables que unía la PPI con el conjunto de antena a fin de alejar al operador de la antena de radar y además permitirle operar desde un refugio seguro.

7º) En general no satisfizo en la detección de aeronaves, sin poderse determinar las causas.

124. Se aprecia que este criterio de utilización en casos determinados esscorrecto, aunque deberán juzgarse y solucionarse los problemas enunciados de personal y abastecimiento.

125. Se sugiere experimentar en operativos este dispositivo para extraer conclusiones.

126. Asignación de SAM 7 a la ROA: Habiéndose detectado la aproximación de HARRIERS en vuelo bajo para efectuar lanzamiento en tiro LABS, en proximidades de los PPOOAA 1 y 2, se asignó personal especialista y un SAM 7 al POA Nº 1, dado su proximidad a la base.

127. Comodmedio de comunicación y alarma, se empleó la red de la ROA.

128. Se logró el derribo de una aeronave luego de haber realizado un ataque, durante el escape.

129. Se aprecia que este criterio demostró su validéz no en cuanto a unir la ROA con la AAa, que es un hecho fortuito del teatro, sino en la conveniencia de cubrir con misiles de infantería las avenidas de aproximación y ataque del ENO, de manera de negarle todo tipo de procedimiento.

130. Interferencias en las comunicaciones: Dentro del CIC, y por proximidad con transmisores de la Fuerza y de otros, se produjeron inconvenientes en las comunicaciones con el Centro de Filtraje.

CS. 1. 27

131. Se sugiere: considerar este aspecto en acciones futuras.

132. Centro de Filtraje: Fué instalado fuera del CIC, con equipos y antenas adecuadas, aprovechando las alturas para incrementar la ganancia.

133. No solo se integró la ROA, sino que también participó de la Red de Coordinación de Fuego del Ejército y la Red de alarma de SAM 7.

134. Todo ello sumado a la carencia de personal en número no suficiente (solo 3 hombres) y a la falta de relevos, determinó que el mismo finalizara virtualmente agotado.

135. La implementación del C.F. alejado del CIC, tuvo la ventaja de no obstruir ni dificultar el trabajo del mismo.

136. Se sugiere: mantener tal criterio y además dotarlo de la dotación de personal acorde a las necesidades y las exigencias de la guerra.

137. Se recuerda que el C.F. no sólo es un órgano operativo sino también administrativo y de conducción que recibe y vive pluralmente las peripecias de los hombres sujetos a acciones de guerra a la distancia.

138. Relevos de personal: al igual que el resto de los combatientes, se apreció que debe ser reemplazado cuando la voluntad de lucha comienza a decaer. En Malvinas se cree que en las operaciones el personal como máximo puede permanecer 10/12 días, luego se generan reacciones producto de la fatiga y la tensión.

VII ANALISIS DE LOS MEDIOS ANTIAEREOS

139. La Defensa Antiaérea en la Zona MLV, se organizó en base a los medios antiaéreos de las tres Fuerzas desplegadas a saber:

1º) Fuerza Ejército: (GADA 601).

2º) Armada: (Batallón Antiaéreo de Infantería de Marina).

3º) Fuerza Aérea: (15 piezas RH cal. 20 mm, 1 Ba. Superfledermaus).

140. A los efectos de la coordinación de los fuegos se creó el COA (Centro de Operaciones Antiaéreas) con dependencia del CIC del Sector Defensa MLV.

141. A su vez, el CIC, mantenía comunicación directa con la Base Aérea Darwin, a los fines de los alertas. La defensa antiaérea en dicha Base, se implementó con 6 Pz RH cal. 20 mm de Fuerza Aérea y una sección Skyguard de la Fuerza Ejército, los medios antiaéreos de esta Base se subordinaron al Jefe de la misma.

142. En el Sector Puerto Argentino, se desplegaron los medios antiaéreos según lo siguiente:

1º) Fuerza Ejército: UBICACION: Sector Ciudad. Material: 7 secciones Skyguard, 1 Lanzador Roland.

2º) Armada: UBICACION: Sector Ciudad. Material: 12 cañones Hispano Suiza cal. 30 mm, 2 Lanzadores TIGER-CAT.

CS. 1.28

3º) Fuerza Aérea; UBICACION: Aeropuerto. Material: 9 piezas RH cal. 20 mm, 1 Batería Superfleddermaus cal. 35 mm, 1 Radar Elta.
La defensa se reforzó con una sección Skyguard y 2 Lanzadores TIGER-CAT, perteneciente a la Fuerza Ejército.

143. En el Anexo "DELTA" se grafica la orgánica de los medios antiaéreos desplegados.

144. Durante el desarrollo de las operaciones, se distribuyeron 20 misiles antiaéreos "SAM 7" y 7 Lanzadores desplegados en los siguientes lugares:

1º) Base Aérea Darwin: 10 misiles, 4 Lanzadores.

2º) Sector Puerto Argentino:

a) Aeropuerto: 1 Lanzador - 2 misiles.

b) Bahía Fox: 1 Lanzador - 4 misiles.

c) Monte Low: 1 Lanzador - 2 misiles.

145. Es fundamental aclarar que, para el desarrollo de las operaciones, la implementación del Centro de Operaciones Antiaéreas (COA) fué de primordial importancia.

146. El mencionado Centro, ya estaba organizado a nivel Batallón Antiaéreo de Infantería de Marina, adoptándolo para las dos Fuerzas restantes.

147. Es de destacar, que el mismo contaba con personal idóneo para la tarea, con un Oficial, Jefe de Operaciones, cuatro Suboficiales Superiores y tres Suboficiales Subalternos ploteadores. Con este personal, además de los Oficiales y Suboficiales de Ejército y Fuerza Aérea, se implementó el funcionamiento las veinticuatro horas del día, hasta su finalización.

148. Los medios de control que se utilizaban en ese Centro, cumplían adecuadamente con las necesidades, como ser, la mesa de información general, tableros de ploteo, etc.

149. Se coordinó con el CIC, la confección de los corredores de entrada para la aviación propia.

150. Estos corredores fueron respetados en todo momento, no solo por la aviación propia en la zona MLV, sino por aquellas aeronaves que provenían del continente.

151. En lo que respecta a las comunicaciones, el Batallón Antiaéreo de Infantería de Marina, también solucionó en gran parte, la carencia de estos medios.

152. El citado Batallón, proveyó a través de su sección, las comunicaciones entre el COA y el CIC, como así también desde el COA a las Unidades Antiaéreas desplegadas.

153. Asimismo se establecieron comunicaciones inalámbricas "en escucha" con los radares de vigilancia (Fuerza Aérea y Ejército) que facilitaron el conocimiento actualizado de la situación aérea.

CS.1.29

154. Las comonicaciones entre el COA y el Puesto Comando de Artillería en el Aeropuerto, se realizó a través de una línea de Radioenlace punto a punto.

155. Este sistema funcionó únicamente hasta el primer bombardeo al Aeropuerto el día 1º de Mayo.

156. Sin embargo, las comunicaciones duplicadas con equipos VHF, provisto por el Batallón Antiaéreo de Infantería de Marina, permitió la continuidad del servicio.

INCONVENIENTES

157. En razón de que cada Fuerza utiliza distintas magnitudes y lenguaje, en la retransmición de datos a las Unidades desplegadas, dificultó a veces, su interpretación. Caso típico fué confundir niveles de vuelo (200 por 2000 mts.), velocidad (nudos por Km/h), etc.

158. Se designó muy escaso el personal de Fuerza Aérea para integrar el COA.

159. En lo referente a comunicaciones se detectó lo siguiente:

1º) Instalación de medios de comunicación inadecuados (Radioenlace).

2º) Carencia de medios de comunicación inalámbricos eficaces.

160. Al ser la AAe un arma orgánica, del Ejército, asignada a las Unidades hubo disparidad de criterios en cuanto a la distribución de las armas, producto de no existir un mando centralizado para planear la defensa Antiaérea de Pto Argentino como un OM único.

SUGERENCIAS:

161. A efectos de optimizar los procedimientos operativos y hacer más efectiva las capacidades de los medios antiaéreo, surgen las siguientes inquietudes:

1º) Dentro del marco "Doctrinario" y para las operaciones conjuntas, centralizar el mando de los medios antiaéreos que permita una distribución óptima de los mismos.

2º) Realizar un estudio a nivel conjunto de la doctrina de empleo de los sistemas de armas antiaéreas de las tres Fuerzas Armadas.

3º) Habiéndose comprobado el derribo de aviones propios por efecto de la AAe de las otras Fuerzas, en circunstancias de presión psicológica en tiempos límites, y la necesidad de minizar estos riesgos, enviar aernaves propias a ejecutar adiestramiento programado, repetitivo y frecuente a las Unidades Antiaéreas.

4º) Realizar ejercicios operativos conjunto con las tres Fuerzas Armadas en la faz de Artillería Antiaérea, por lo menos 2 (DOS) veces al año.

CS.1.30

VIII - CONCLUSIONES ESPECIFICAS DE DEFENSA AEREA

162. La gran cantidad de información volcada en los títilos anteriores y la cantidad de autores intervinientes, puede haber dado la impresión de un cierto desorden, pero a través de su lectura se puede inferir con nítida claridad una primera conclusión que su análisis escapa del alcance del presente informe pero que es una obligación moral escribirla: la imprevisión y mala preparación de los medios para afrontar un conflicto bélico es un pecado de lesa Patria que jamás se debe repetir.

De un sector de Defensa Aérea en un TO:

163. Entrando, ya, directamente en las conclusiones específicas de la Defensa Aérea se puede afirmar que en razón de que todos los componentes de un Sector de Defensa pertenecen a distintos organismos, cuya existencia individual es necesaria por la índole de su actividad diferenciada, es imprescindible la contínua práctica de operativos completos donde se armonicen y practiquen hasta el logro de la perfecta coordinación, todas las actividades propias de la operación real.

164. Debido a que en la mayoría de los casos y hasta tanto se implemente un sistema integral de defensa del espacio aéreo nacional, la Fuerza Aérea deberá asumir la responsabilidad de la defensa en base a CCIICC de campaña, se debe seleccionar y capacitar al personal que algún día pueda desempeñarse en alguno de sus puestos y mantener actualizados sus conocimientos participando en los ejercicios operativos mencionados.

165. Además, el organismo responsable, debe ser dotado de los medios y tenerlos permanentemente alistados para poder montar sin demorar ni dudar los implementos que conforman un CIC. Todos esos útiles, mesas, tableros, etc. que componen un CIC se aprecia que deben ser confeccionados teniendo en cuenta las sugerencias que en cada caso se detallan en este informe.

De las comunicaciones del CIC:

166. Las comunicaciones entre el CIC y Radar deben ser mejoradas, sobre todo si se tiene en cuenta las posibles distancias que se pueden encontrar uno de otro, debiendo aprovechar mas el equipamiento de microondas disponibles en la Fuerza.

167. Si bien los enlaces alámbricos son los más confiables y económicos, se debe prever siempre la alternativa inalámbrica para minimizar los cortes de líneas producidos por efectos de las armas enemigas.

168. Lo más conveniente sería lograr un sistema de comunicaciones que permitiera ir agregando corresponsales con enlace directo, que sea provisto como sistema integral (equipos, mecánicos, operadores y repuestos) y que sea desplegado directamente co el radar móvil.

169. Con respecto al personal, se considera necesario prever mayor cantidad de personal sobre todo prever relevos para lograr una adecuada y constante eficiencia en el trabajo de los mismos.

CS.1.31

De Radares:

170. Esta guerra demostró la ventaja que significa disponer de medios de alternativa y redundar en todos los sistemas, en especial con otro radar móvil.

171. Este segundo radar nos permite:

1º) Asegurar la cobertura en caso de falla ó destrucción de uno de ellos.

2º) Aumentar la capacidad operativa al poder efectuar un control más estricto y poder ejecutar funciones ofensivas y defensivas. Sobre todo para la zona de operación de Río Gallegos, donde se deberá realizar una vigilancia mayor, control sobre la zona de Punta Arenas, identificación de aviones regresando de sus misiones, guiado ofensivo, etc.

3º) Utilizar uno de los radares como estación de intercepción.

172. Es imprescindible lograr una total cobertura de vigilancia, utilizando la ROA, observadores de otras Fuerzas, radares de menos alcance para las zonas ciegas, etc.

173. En el caso de que se opere radares de otras fuerzas en las proximidades o no, deberán coordinarse la vigilancia, la detección y la transferencia de datos para identificación. Esto es sumamente importante, sobre todo este último caso para evitar la destrucción de las aeronaves propias por fuerzas amigas.

174. Asimismo, es conveniente resaltar y remarcar, que es sumamente difícil por no decir imposible, detener el fuego antiaéreo de las fuerzas propias diseminadas en el terreno, sobre todo si la infantería cuenta con armamento similar a los SAM 7. Esto es debido a la falta de experiencia en identificar los aviones propios, a la tensión del combate, y a la deficiencia en las comunicaciones que no proveen rapidez y que en muchos casos, no llegará hasta la tropa diseminada en el terreno.

De la Artillería Antiaérea:

175. Con relación a la Artillería Antiaérea, como principal y dolorosa enseñanza extraída de los derribos de aviones propios, surge la imperiosa necesidad de incrementar el adiestramiento, enviando aeronaves propias a ejecutar prácticas programadas, repetitivas y frecuentes a las Unidades Antiaéreas.

176. Asimismo se deben desarrollar y utilizar las tácticas y técnicas que permitan inhibir a los sistemas automáticos de disparo.

177. En razón de que la mayoría de las veces la aviación propia sobrevolará defensas antiaéreas de otras fuerzas Armadas, es necesario que las medidas señaladas se extiendan al marco conjunto.

178. Al respecto es imperioso que, de una vez por todas, se desarrolle una doctrina conjunta del empleo de las armas antiaéreas y su integración en un CIC de un Sector de Defensa Aérea. En ello va la vida de nuestros pilotos.

CS. 1. 32

179. Una última deficiencia en materia AAa, es la urgente necesidad de adquirir capacidad misilística AAa. de mediano alcance.

De la ROA:

180. Nuevamente, pero esta vez en guerra, la ROA ha demostrado su valía, siendo imprescindible su implementación, máxime cuando hechos aciagos pueden ocasionar la pérdida momentánea o total de los radares de vigilancia.

181. Se considera que las apreciaciones efectuadas en el capítulo específico, de ser llevadas a cabo, permitirán disponer de una ROA mucho más eficaz.

De la Logística:

182. En el aspecto logístico, el eficaz desempeño de aquellas unidades mejor preparadas en campañas, ha evicenciado la conveniencia de obtener y operar con unidades autónomas en lo que se refiere al apoyo logístico básico: racionamiento, alojamiento y movilidad.

183. Por último es necesario que la Fuerza Aérea adecue los medios operativos que sean necesarios para adquirir la capacidad de helitransportar, en despliegues o cambios de emplazamientos, los elementos y apoyos que imponga la situación en condiciones de luz, tácticas y meteorológicas adversas.

IX - ENSEÑANZAS GENERALES

184. Las siguientes son algunas de las enseñanzas mas importantes extraídas de la observación directa o indirecta de las operaciones realizadas por el enemigo y de sus consecuencias.

185. Maniobras Utilizadas por los HARRIERS:

1º) Volar en formación cerrada simulando un solo eco, (normalmente una sección) para evitar evidenciar la cantidad.

2º) Utilizar el CHAFF para dar tiempo en la entrada de sus ataques.

3º) Aprovecharon las debilidades de la defensa antiaérea.

4º) Utilizar los accidentes del terreno para las aproximaciones al objetivo.

5º) Efectuaron reempleos con resultados negativos: fueron derribados (NO REEMPLEO).

6º) Efectuaron engaño entrando 4 aviones formados por secciones simulando 2 ecos, efectuaron evoluciones para mostrarse 2 ecos saliendo y en un momento determinado atacaron 2 aviones.

7º) Simular velocidad del HARRIER con Vulcan, lanzando previamente PAC. de HARRIERS y entrar el Vulcan como relevo de PAC.

8º) Volar HARRIER con velocidad de helicóptero.

9º) Realizar sucesivos pasajes en la vertical fuera del alcance de la AAa y tirar en el momento apropiado.

CS.1.33

10º) Hacer sucesivos pasajes a unas 20 MN y desaparecer de la detección radar apareciendo nuevamente lejos del AD con sucesivos PAC, y luego entrar en alguno de los pasajes a atacar.

11º) Utilizaron patrullas en las rutas probables de aproximación.

12º) Efectuaron tiro LABS fuera del alcance de la AAa. y BOH a gran altura.

13º) El día 1º de mayo hubo un intervalo grande entre el 1er. ataque 04:40 hs. y el 2º 08:30 aproximadamente, lo que alertó la defensa y permitió repeler el ataque. Es conveniente efectuar ataques sorpresa con mayor cantidad de medios evitando repetirlo con poca diferencia en tiempo.

14º) Realizaron muchos ataques simulados para desgaste y efecto psicológico sobre la AAa y tropa.

15º) Atrajeron la atención del radar con un avión y atacaron con otra aeronave desde una ubicación distinta.

186. De la observación del efecto de las armas lanzadas por los ingleses, se pueden inferir las siguientes conclusiones.

1º) Es conveniente utilizar las bombas más pequeñas posibles acorde con el nivel de daño deseado.

2º) Es válido el concepto de analizar y elegir concienzudamente el retardo de explosión en relación con la dureza del blanco.

3º) Es necesario fortificar al máximo la cabina del radar como asimismo alargar la guía de onda para lograr un mayor alejamiento de la antena.

4º) Desarrollar emisiones señuelos para atraer los misiles antiradiación.

5º) Construir refugios para los directores de tiro de artillería.

6º) Los refugios individuales del personal deben tener techos para disminuir los efectos de las explosiones aéreas.

7º) Las construcciones en las zonas de los COMM deben tener el menor desarrollo vertical posible.

187. En materia de seguridad de instalaciones se puede afirmar que es necesario:

1º) Construir las fortificaciones con bolsas de arena de color verde o igual al terreno.

2º) Proveer a las unidades de radares RAZID antipersonales.

3º) Equipar a las defensas con visores de luz residual.

4º) Preparar a los Ads de campaña para repeler ataques comandos mediante la utilización de elementos tales como: alambrados de púa, campos minados, detectores acústicos, etc..

5º) Incrementar las defensas antiaéreas con trampas para aviones en vuelo rasante tales como granadas que explotan en el aire.

CS. 1. 34

188. Una de las máximas capacidades de los ingleses fué la de realizar operaciones comando y obtener información. Se estima que el GOE debe incrementarse y desarrollar las siguientes habilidades:

1º) Infiltrar las líneas enemigas y obtener información.

2º) Ubicar y marcar blancos para la aviación de ataque.

3º) Realizar golpes de mano en los Ads enemigos sobre blancos de superioridad aérea.

4º) Actuar de noche.

189. La Fuerza Aérea debe estar capacidada para atacar objetivos de superioridad aérea con helicópteros equipados con misiles filoguiados.

190. En el aspecto personal se debe:

1º) Instruir al personal en los métodos para resistir a interrogatorios.

2º) Todo personal que pueda caer prisionero debe conocer sus derechos y obligaciones estipulados por La Convención de Ginebra.

3º) El personal en combate debe tener una placa de identificación con posibilidad de dividirse por la mitad. Una parte se entierra con el cadáver y la otra se remite a la potencia tutora del enemigo.

191. Las cargas que se remiten al TO deben ir paletizadas en forma tal que desde la misma plataforma donde la deje el avión carguero pueda ser transportada suspendida en helicópteros.

192. El abastecimiento a las líneas de combates o posiciones adelantadas de Ads de Campaña se debe realizar en helicópteros, para lo cual se debe desarrollar la capacidad de transporte de cargas suspendidas con todo tipo de helicópteros disponibles.

193. Es necesario adquirir la capacidad de realizar acción psicológica a nivel EM del TO.

194. Además de la sabida necesidad de disponer de capacidad de guerra electrónica es fundamental realizar inteligencia de las comunicaciones de la aviación enemiga.

195. Las aeronaves propias que deban eyectar cargas externas deben evitar hacerlo a la vista de propia tropa so pena de ser confundido con un avión enemigo.

196. Fue sumamente útil el pintado de la franja naranjada en los helicópteros propios para facilitar su identificación, siendo dudo ds ls utilidad de esta medida en aviones, en especial los más veloces.

CS.1.35

Criterio de empleo de AADD:

197. El AD MLV soportó varios ataques de aviones, intentando romper sus pistas e instalaciones; pero aún siendo considerable el daño sufrido no cesó en su operatividad aunque ésta se vió disminuída.

198. Por otra parte dicha base no contaba con los medios de defensa pasiva adecuado para soportar los ataques. Así sufrieron daños no solo, las aeronaves sinó también los equipos de apoyo y logísticos en general.

199. Otro hecho significativo es que la efectividad de la AAa contra los ataques del ENO es muy buena si está bien diseñado y complementado el dispositivo.

200. Ante el criterio actualmente sustentado en los planes de la FAA (caso CHILE) de emplear varios AADD en cada teatro a fin de dispersar los medios, se sugiere revisar este concepto considerando la conveniencia de emplear menos y bien defendidos en cuanto a AAa, CI y Defensa pasiva.

201. Se aprecia que de sustentarse este criterio se obtendrán las siguientes ventajas:

a) El ENO no podrá atacar impunemente AADD que la inteligencia le haya señalado (Gran fortaleza de CHILE en nuestro sur).

b) Poder planificar y construir las defensas desde la paz, en todo su amplitud y conveniencia cubriendo las gamas de la capacidad enemiga.

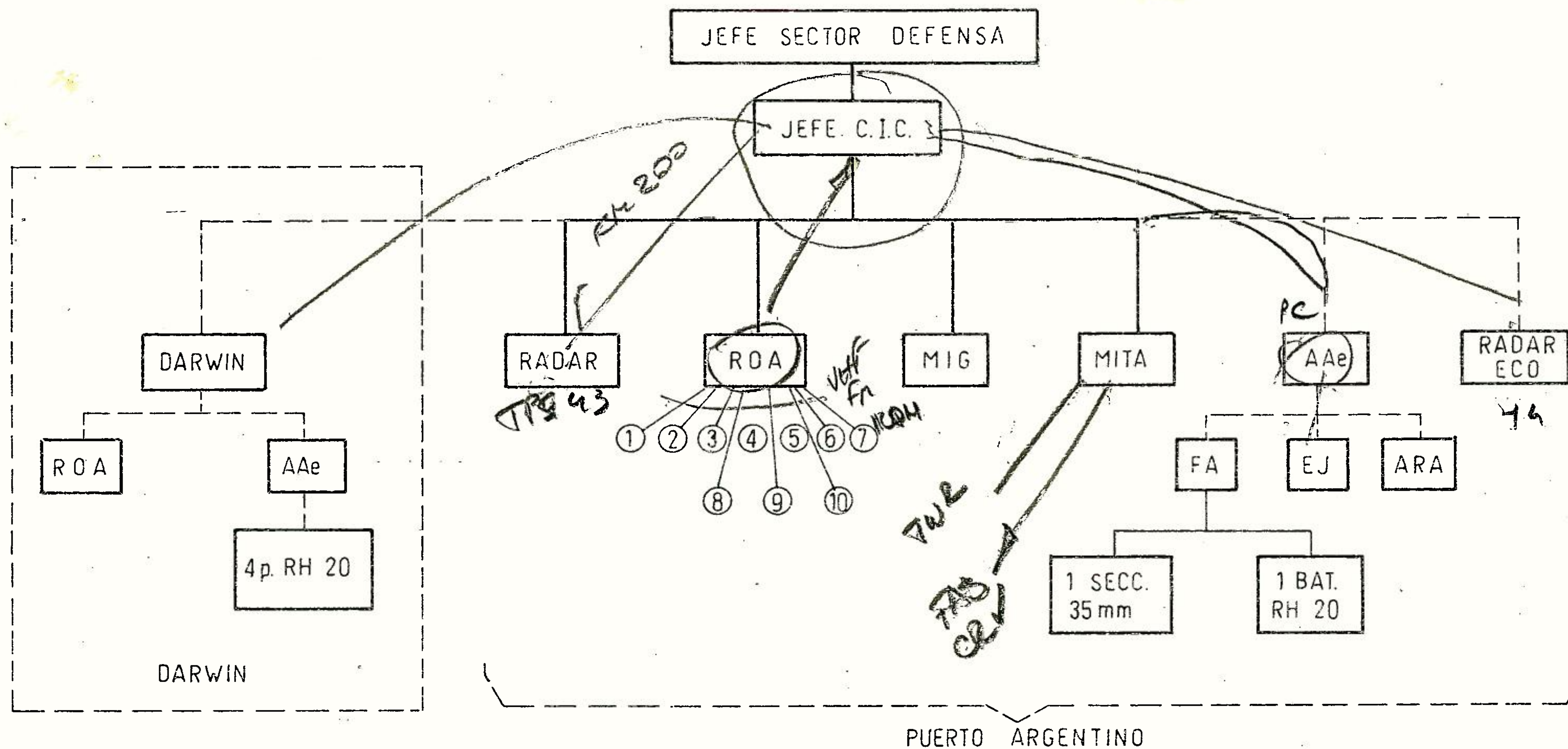
c) Poder racionalizar el empleo de los medios logísticos y de apoyo, que surgirá como consecuencia lógica de tener menores lugares de despliegue.

d) Como consecuencia de lo anterior se logrará una elevación en las prestaciones de los sistemas.

Vicecomodoro LUIS OCAR ARANDA D[illegible]
Jefe Sector Defensa MLV

CS.1.36

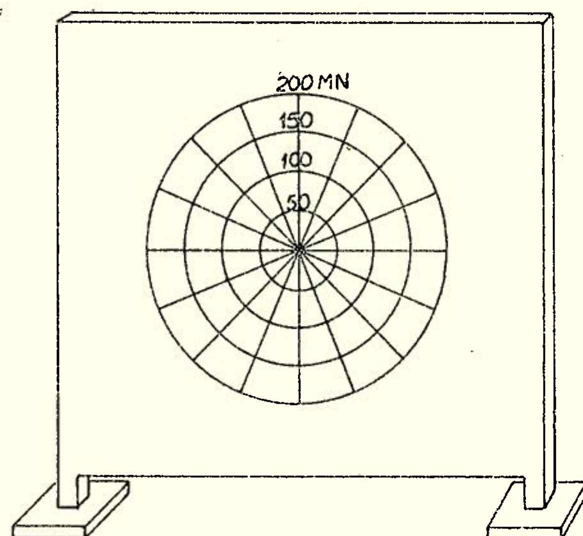
ORGANIZACION SECTOR DEFENSA MLV ANEXO "ALFA"

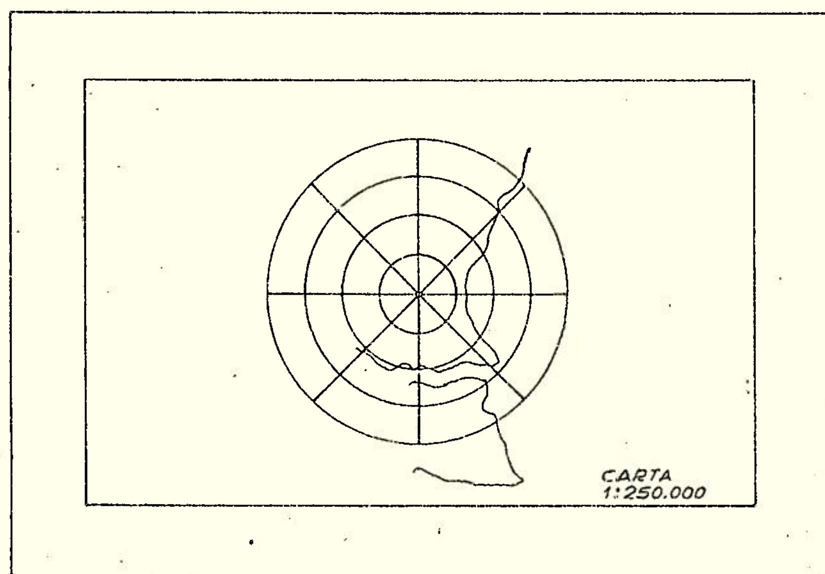


CS.1.37

ANEXO "BRAVO"

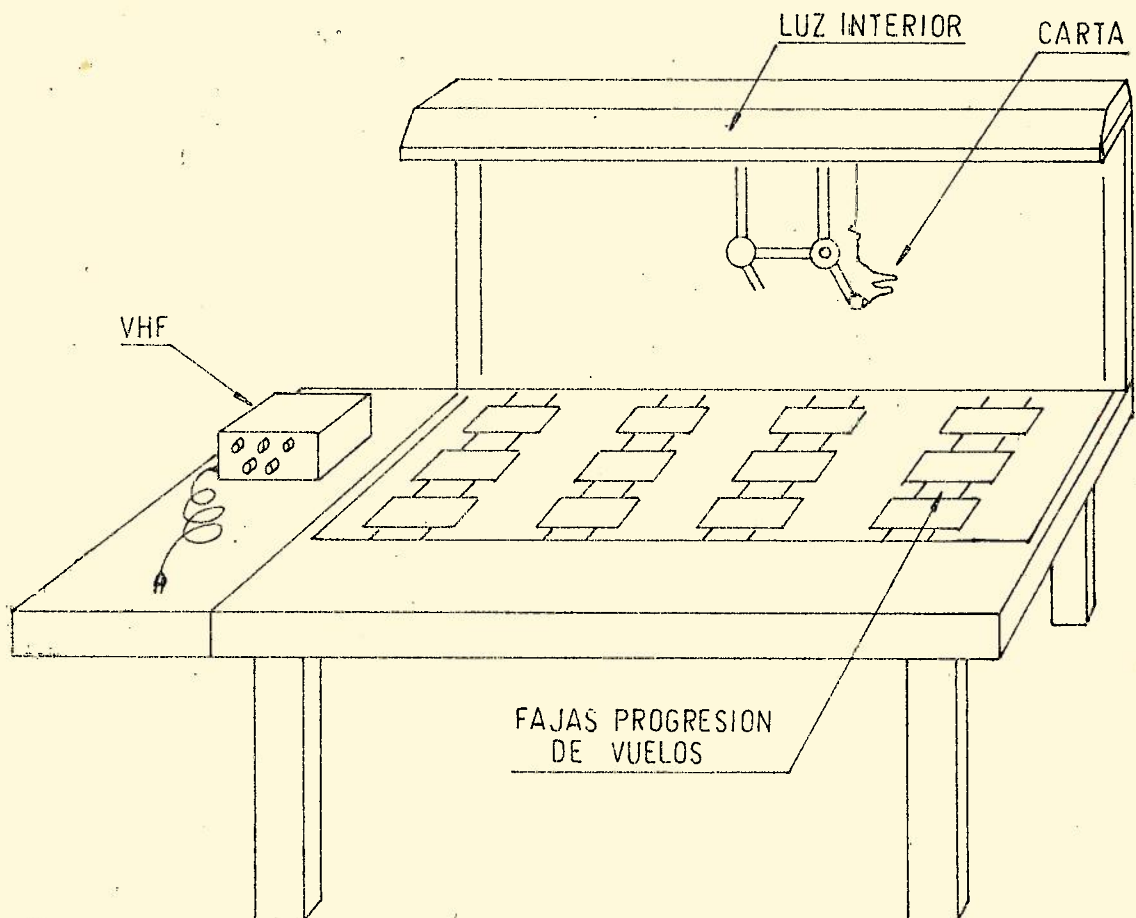
PANEL TRANSPORTABLE PARA MIG.-





CS.1.38

CROQUIS DE UNA MITA TRANSPORTABLE — ANEXO "CHARLIE"



NOTA:

ESTA MESA PUEDE HACERSE DE TAL FORMA QUE PUEDA CERRARSE COMO UN CAJON FACILMENTE TRANSPORTABLE. LA MESA EN SI SE TOMARA DEL LUGAR DE DESPLIEGUE.-

ESTA ES UNA MESA TIPO QUE PUEDE SER MEJORADA POR LOS ESPECIALISTAS QUE OPERAN LA MITA.-

CS.1.39

RELATO

1er TEN. AYERDI

B.A.M. CÓNDOR

AYERDI

CS.1.40

C5/1C

BAM CONDOR
[illegible]

INFORME CONFLICTO TEATRO DE OPERACIONES ATLANTICO SUR

El día 28 de Mayo se recibe la orden en la Base Aérea "Santa Cruz" del despliegue de una escuadrilla de IA-58 hacia Puerto Argentino. Dicha escuadrilla, cuyo mando está a mi cargo, está formada por el Alférez RUB como Numeral 2 y el Alférez LA TORRE de Numeral 3.

10:30? del día 29 - May

A las 1630 horas despegamos de Santa Cruz formándole a un avión MITSUBISHI Matrícula Civil que en vuelo rasante nos dejó en un punto ya establecido a 15 millas náuticas de la Isla Gran Malvina.

El armamento consistía en cañones, ametralladoras y 3 bombas NAPALM de 220 kgs. por avión.

Debido a que nuestra Sala de Equipos no contaba con elementos de supervivencia adecuados ni con la cantidad suficiente, el cruce se realizó con 2 chalecos salvavidas (los usaron mi Numeral 2 y 3) y sin traje anti-exposición.

La navegación se realizó sin novedad hasta el estrecho de San Carlos, donde el Alférez LA TORRE avista una fragata en el horizonte decidiendo en ese momento poner rumbo hacia la Isla Elefante para eludirla.

12:15?

Ese cambio de rumbo y las condiciones meteorológicas adversas que imperaban en ese momento hacen que pierda mi navegación, decidiendo dejar a mis Numerales rasantes y yo tomar altura para que el radar me guíe. A los 500 metros hago contacto radar, dándome éste mi [illegible]ón y el rumbo hacia Puerto Argentino

Próximo al Aeródromo pregunto al Puesto d[illegible], [illegible], qué blanco se me asigna, contestándome que la base Cóndor [illegible], no teniendo objetivo alguno por el momento, que ejectura l[illegible] [illegible] el mar y me dirija al aterrizaje.

CS.1.41

BAM CONDOR
Inf. 1º Ttte. Ayerdi 2

A partir de mi llegada, los días se van sucediendo de forma muy similar. De día, en el Aeródromo, con reiteradas alertas rojas por las P.A.C. inglesas que lo sobrevolaban continuamente; de noche, teníamos una casa en las afueras de Puerto Argentino que debido a que los helicópteros de Ejército, pernoctaban muy cerca de ese lugar, a partir de las 23 00 horas, era bombardeado por la artillería Naval.

El día 4 de Junio realizo una misión de combate junto con el Primer Teniente MICHELOUD y el Teniente MORALES al monte KENT; mi objetivo era un puente de madera el cual era utilizado por los ingleses para su desplazamiento hacia el frente de combate. Por problemas en las coheteras LAU 60 (el salitre, producto de la cercanía del mar, produjo el aislamiento de los terminales de las coheteras con los cohetes propiamente dichos) el objetivo no fue batido, regresando a Puerto Argentino con tres impactos en el fuselaje y uno en una cohetera probablemente producidos por armas de calibres reducidos.

El 6 de Junio al querer despegar para una nueva misión tengo una emergencia por congelamiento del hidráulico y al dar motor para el despegue, por quedarme sin frenos y sin direccional sale mi avión de pista deteniéndolo con pasos reversibles 20 metros fuera de la pista.

El 14 de Junio soy tomado prisionero y llevado después de tres días de estar en Puerto Argentino a un frigorífico en San Carlos donde permanecemos 13 días; luego nos embarcan en el buque Saint Edmund para el día 14 de Julio desembarcarnos en Puerto Madryn después de estar 30 días prisioneros.

Primer Teniente Marcelo A. AYERDI
(EAir 2971)

CS.1.42

RELATO

My. BAGNASCO

PUENTE AÉREO

B
A
G
N
A
S
C
O

CS.1.43

C5/1b

PUENTE AEREO

(My. Bagnasco)

Cuando el día 1 de abril, terminó la reunión informativa en el Gpo.Ae.Tr.1, de la I Brigada Aérea del Palomar, las más diversas reacciones se observaban en los rostros de los tripulantes que habían concurrido a ella. En la misma, se había reseñado la operación aérea de transporte que se pondría en ejecución al día siguiente y contribuiría a la recuperación de nuestras Islas Malvinas.

Bajo el nombre de ARIES 82, el día 2 de abril a la madrugada se iniciaría una operación sostenida de transporte aéreo de varios días entre el Aeródromo de Comodoro Rivadavia y el de Puerto Stanley, previéndose para el cabo de una semana la continuación con algunos vuelos aislados, por estar previsto el transporte del grueso del abastecimiento por vía marítima.

Para la ejecución de los distintos momentos previstos en la citada operación se utilizaría el siguiente material; cuatro C 130 H Hércules, cinco F 28 MK 1000, un G II y un F 27 que cumpliría las tareas búsqueda y salvamento, todas las aeronaves pertenecerían a los escuadrones de la I Brigada.

En la reunión de esa tarde se dieron: la misión a cumplir, horarios, indicativos, frecuencias radiales y todos los demás datos que concurren a una operación de este tipo.

El personal se encontraba adiestrado para este tipo de operaciones, ya que la mayoría había participado en numerosos puentes aéreos que se realizaron en operativos, despliegues de unidades, etc; como así también en la participación de tareas de apoyo a zonas de desastre y/o emergencia ya sea en el país o en el extranjero, todo esto había probado la organización existente y los resultados habían sido satisfactorios. Sólo variaba el entorno ya que ésta sería una operación aérea de combate real, la verdadera prueba de fuego para los hombres.

CS.1.43

Los datos que se tenían sobre el aeródromo eran completos y había muchos tripulantes que ya tenían experiencia por haber operado en el mismo aeródromo mediante los vuelos de LADE, que se realizaban regularmente a las Islas.

Podemos decir que teníamos todos los ingredientes para tener un buen resultado; los hombres capacitados, el material adecuado y lo más importante, la razón de nuestro lado.

En la noche del 1º de abril comenzaron a llegar a Comodoro Rivadavia, los primeros aviones, este aeródromo sería el principal trampolín aéreo para el lanzamiento de la Operación Rosario.

En la madrugada -2 de abril- los efectivos del RI 25, la Ca. de Ing. Comb. 9 ydel Cdo. Br.I IX pertenecientes al Ejército, comenzaron a embarcar en las máquinas que los transportarían a las Islas, que junto con hombres de Comando de la Fuerza Aérea serían los primeros elementos que desembarcarían en el aeropuerto colonial. Asimismo en el primer C 130, de indicativo LITRO 1, se trasladaba personal de la Fuerza que integraba los diversos equipos de hombres imprescindibles para dar pleno funcionamiento a la nueva Base Aérea a implementar.

El LITRO 1 decoló a las 05:50 hs. El tiempo normal para recorrer los 957 km, que separan Comodoro Rivadavia de las Malvinas, para un avión de este tipo es de 01:50 hs de vuelo, en este caso debido a que la pista se encontraba obtruída, recién pudo aterrizar a las 08:45, a continuación fueron posando sus ruedas en esa tierra tan argentina el resto de la fuerza que participó en el asalto aéreo del plan Aries 82, otros dos C 130 y F 28, poniéndose en funcionamiento inmediatamente la Base Aérea Militar Malvinas.

Los entusiastas miembros de esta Base, no imaginaban ese día los sucesos que en futuro muy cercano tendrían que afrontar. La Jefatura había supuesto que su tareas se limitaría a recibir y despachar un tráfico normal, fácilmente controlable con los medios que disponían, ya que la mayor parte de los abastecimientos y otras necesidades logísticas serían movilizadas por buques.

CS.1.44

La infraestructura fundamental, que finalmente sería el verdadero pulmón que oxigenaría sin detenerse a la Isla Soledad hasta casi los últimos instantes de las operaciones, era sin duda la pista de hormigón, su dimensión de 1200 x 30 mts no permitía la operación de aviones reactores de combate, pero sí para los transportes tácticos como el C 130, F 28, F 27, B 737, BAC 111 y otros.

A efectos de la descarga y carga de los aviones, el aeródromo contaba con una pequeña plataforma de estacionamiento que admitía mediante la eficiente labor de un equipo en tierra de señaleros, la operación de hasta cinco aeronaves en forma simultánea.

Desde el 3 de abril, se puso en ejecución la fase sostenimiento del plan en desarrollo, al que la prensa comenzó a llamar como "el puente aéreo". Se iniciaba la operación más importante que había lanzado la aviación militar de transporte desde su creación.

Durante los dos primeros días de operación, el 2 y el 3 de abril, que especificaba el plan original, se volaron 259 hs, trasladando 1761 pasajeros y 272 Tn de carga general, al servicio del Ejército Argentino y la Fuerza Aérea, se ejecutaron en ese breve lapso 33 salidas predispuestas.

Con el inicio de esta fase, el día 3, se hicieron regresar a El Palomar algunos aviones; quedando para satisfacer las necesidades de transporte aéreo de la FAS en Comodoro Rivadavia, dos C 130 H y dos F 28, que ha requerimiento podían trasladar en conjunto 350 hombres o cerca de 50 tn de carga por vez.

Hasta el 7 de abril, podemos decir que se trabajó con normalidad en la BAM Malvinas -naturalmente que en condiciones de preguerra- cumpliéndose todos los vuelos programados; pero al agravarse la situación política en esa fecha, se estableció el Comando Aéreo de Transporte (Cdo.Ae.Tr.) a los efectos de centralizar todas las necesidades de esa índole en coordinación con el Estado Mayor Conjunto (EMC). Este último organismo determinaría las prioridades y los modos de transporte a utilizar para trasladar al personal y material con destino a las Islas.

CS.1.45

Hasta aquél momento la FA había transportado 3122 efectivos y 600 Tn de carga, volando un promedio diario de 108 hs durante // cinco días de actividades.

A partir de ese día, se organizaron las líneas aéreas de comunicación, teniendo como cabecera el aeródromo de Comdoro Rivadavia, con B 707, C 130 H, F 27, F 28 y G II, además se estableció una línea de abastecimiento desde numerosos aeropuertos continentales, incrementándose sustancialmente el activo "puente aéreo".

A nadie escapaba que la fase sostenimiento inicialmente planeada estaba siendo rápidamente sobrepasada por los acontecimientos que se aceleraban día a día. Ya para aquél entonces los aviones cargueros comenzaron a llevar toda clase de vehículos, armas y abastecimientos, sin olvidar artillería y algunos helicópteros semidesarmados que luego eran rearmados en el hangar de la BAM Malvinas.

Los aviones volaban las 24 hs del día, rotándose en la tarea las tripulaciones para lo cual se empleó a dos por avión. La pequeña plataforma donde se manipulaba la carga no tuvo tregua y estuvo sometida prácticamente a una saturación continuada (H 24). Se destacaron ECTA, a Comodoro Rivadavia y otro al aeródromo de Puerto Argentino, a efectos de dar una mayor agilidad a las tareas terrestres y flexibilidad a los movimientos aéreos, disminuyéndose los tiempos de carga y descarga, o sea la permanencia de cada avión en tierra.

Con gran esfuerzo se trató en todo momento de cumplir al pié de la letra el programa de vuelos, pero la variabilidad de las condiciones meteorológicas causaban no pocas demoras, que dada la inelasticidad de las instalacionea, generaban algunos atrasos y superposiciones que finalmente se resolvían con ingenio. Cuando la plataforma normal estaba completa se aprovechaba la calle de carreteo y hasta la pista si era necesario, lo importante era alejar cuanto antes a los cargueros. La operación tipo era como se relata. Se había planificado al avión, una hora de despegue, ruta, nivel de vuelo, hora de arribo, tiempo de descarga y hora de despegue nuevamente desde Malvinas, de esa manera se organizaba el tráfico y las operaciones en tierra, tratándose de disminuir las esperas tanto en el aire como

CS.1.46

en el aeropuerto.

Como dijimos antes la meteorología era el gran "cerco", el microclima zonal causaba problemas para la operación, más de los imaginados, amenazando en más de una ocasión con la interrupción temporal del puente. La niebla, el viento y los techos bajos creaban situaciones marginales para la operación, habiéndose establecido mínimos meteorológicos para la pista 26 (08-26) de 80 m de techo y 2000 m de visibilidad horizontal para la operación diurna y nocturna indistintamente, mientras que la circulación visual hacia la cabecera 08 necesitaba de un techo de 190 m. Estas cifras simplemente tuvieron un valor teórico de referencia, por cuanto en numerosas ocasiones pilotos llegaron a operar con 50 m de techo y no más de 500 m de visibilidad.

A partir del 15 de abril, el problema se agrava a causa de la suspensión definitiva del tránsito logístico marítimo, motivado por la declaración por parte del gobierno británico de la Zona de Exclusión Total (ZET), en torno a las Malvinas. Desde ese momento, la jefatura de la nueva unidad comprendió que se convertiría en la principal puerta de ingreso para el personal y material que llegasen o saliesen de las Islas, y los sucesos de las próximas semanas se encargarían de corroborar estos presagios.

Para mejorar la operatividad del aeródromo, se agrandó la plataforma, se mejoró la iluminación, las ayudas radioeléctricas, caminos, etc., ya que la limitación del "puente aéreo" no radicaba en el número de aviones disponibles sino en el capacidad del aeropuerto para canalizar la operación de transporte; para esta época ya se habián incorporado aviones Boeing 737 de Aerolíneas Argentinas y BAC 111 de Austral. Es necesario hacer llegar un reconocimiento profundo a estas tripulaciones, que también con el corazón puesto en esta gesta y con la responsabilidad que caracteriza a todos los hombres del aire, operaron a toda hora y practicamente con cualquier situación meteorológica, compartieron experiencias, anhelos y el amistoso "mate" cebado en ronda en el edificio del aeropuerto que ayudaba en los desvelos y combatía el frío.

cs.1.47

Para dar una idea de la actividad aérea que se desarrolló en el aeropuerto Malvinas, referiremos un ejemplo, en 22 horas de trabajo continuo se llegó a atender 76 aparatos de diversos tipos con los medios auxiliares limitados que se tenían. Esta cifra determinó una demora de 15 minutos de promedio por cada avión en la atención, lo cual es un verdadero récord con la precariedad de elementos disponibles.

A todo esto se sumó, el abastecimiento de combustible, que ya no se enviaba por vía marítima, se solucionó mediante el "ordeñe" de los C 130 H, o sea, los hérciles salían al máximo de combustible de sus aeródromos continentales,y transferían en Malvinas el que no necesitaban para el regreso, de ese modo se mantenía en la BAM, los niveles de JP 1 que fueran suficientes hasta el cese de las operaciones.

Demostrando con cifras esta operatividad resumiremos la cuarta semana de abril; se concretaron 205 vuelos, de los que 91 correspondieron a los C 130 H, 74 a los F 28, 36 a los B 737 de AA y 4 a los BAC 111 de Austral, con un promedio limitado a 29 operaciones diarias debido a las condiciones meteorológicas muy desfavorables en la semana citada.

Resumiendo todo este período que se inició con la recuperación de nuestras Islas Malvinas, que con responsabilidad, profesionalidad,y esfuerzo permitió mantener en lo alto nuestra enseña patria en esa puerta de entrada insular. Que en un principio sólo fué un tímido "puente aéreo", pero que en la segunda quincena de abril adquirió el ritmo de una epopeya para recordar, corregir errores y afirmar la importancia del medio aéreo en el transporte.

El 29 de abril se cerró una etapa de intensa actividad para la aviación de transporte, porque en las primeras horas del día se difundió el primer alerta rojo en las Islas. Sin embargo, los vuelos de los F 28 y C 130 continuarán hasta las 17:00 hs, efectuando ese día un total de 14 salidas que posibilitaron el transporte de 158 Tn y 126 pasajeros a lo largo de la jornada.

En ese ajetreado período se habían transportado desde el con-

CS.1.48

tinente hasta las Malvinas; 9215 pasajeros y 5008 Tn de carga general, para lo cual se requirieron 1929 hs de vuelo.

La segunda fase de ese prolongado "puente aéreo", se iba a iniciar dentro de muy poco; incrementándose la importancia de éste al seguir siendo el aeropuerto de Malvinas, el único nexo de unión con las bases continentales, en esos días de hostilidades, y los tripulantes de transporte darían al mundo un ejemplo de profesionalismo militar y coraje viril.

CS.1.49

Cuando el día 1 de Abril, terminó la reunión informativa en el Gpo. Ae. Tr. 1, de la I BRA. Aérea del Palomar, las más diversas reacciones se observaban en los rostros de los tripulantes que habían concurrido a ella. En la misma se había reseñado la operación aérea de transporte que se pondría en ejecución al día siguiente y contribuiría a la recuperación de nuestras Islas Malvinas.
Bajo el nombre de ARIES 82, el día 2 de Abril a la madrugada se iniciaría una operación sostenida de transporte aéreo de varios días entre el aeródromo de CRV y el de Puerto Stanley, previéndose para el cabo de una semana la continuación con algunos vuelos aislados, por estar previsto el transporte del grueso del abastecimiento por vía marítima.

Para la ejecución de los distintos momentos previstos en la citada operación se utilizaría el siguiente material; cuatro C130 H Hercules, cinco F28 MK1000, un GII y un F27 que cumpliría las tareas de ByS, todos los aviones, pertenecientes a los escuadrones de la I BRA.
En la reunión de esa tarde se dictó la

CS. 1. 50

misión a cumplir, horarios, indicativos, frecuencias radiales y todos los demás datos que concurren a una operación de este tipo.

El personal se encontraba adiestrado para este tipo de operaciones, ya que la mayoría había participado en numerosos puentes aéreos que se realizaron en operativos, despliegues de unidades, etc; como así también en la participación de tareas de apoyo a zonas de desastre y/o emergencia ya sea en el país o en el extranjero, todo esto había probado la organización existente y los resultados habían sido satisfactorios. Solo variaba el entorno ya que esta sería una operación aérea de combate real, la verdadera prueba de fuego para los hombres.

Los datos que se tenían sobre el aeródromo eran completos y había muchos tripulantes que ya tenían experiencia por haber operado en el mismo aeródromo mediante los vuelos de LADE, que se realizaban regularmente a las Islas.

Podemos decir que teníamos todos los ingredientes para tener un buen resultado;

CS. 1. 51

los hombres capacitados, el material adecuado y lo mas importante, la razon de nuestro [illegible]lado.

En la noche del 1° de Abril comenzaron a arribar a CRV, los primeros aviones, este aeródromo seria el principal trampolin aéreo para el lanzamiento de la operación Rosario.
En la madrugada -2 Abr los efectivos del RI25, la Ca. de Ing. Comb. 9 y del Cdo. Br. I. IX pertenecientes al Ejército, comenzarón a embarcar en las maquinas que los transportarian a las Islas, que juntos con hombres de comando de la Fuerza Aérea, serian los primeros elementos que desembarcaría en el aeropuerto colonial.
Asimismo en el primer C130, de indicativo LITRO 1, se trasladaba personal de la Fuerza que integraban los diversos equipos de hombres imprescindibles para dar pleno funcionamiento a la nueva Base Aérea a implementar.
El LITRO 1 decolo a las 05:50 hs. El tiempo normal para recorrer los 957 km., que separan CRV de los Molinos, para un avión de este tipo es de 01:50 hs de vuelo, en este caso debido a que la pista se encontraba

CS.1.52

obstruida, recién pudo aterrizar a las 08:45, a continuación fueron posando sus medios en esa tierra tan Argentina el resto de la fuerza que participó en el asalto aéreo del plan Aries 82, otros dos C130H y F28, poniéndose en funcionamiento inmediatamente la Base Aérea Militar Malvinas.

Los entusiastas miembros de esta Base, no imaginaban ese día los sucesos que un futuro muy cercano tendrían que afrontar. La Jefatura había supuesto que su tarea se limitaría a recibir y despachar un tráfico normal, fácilmente controlable con los medios que disponían, ya que la mayor parte de los abastecimientos y otras necesidades logísticas serían movilizados por buques.

La infraestructura fundamental, que finalmente sería el verdadero pulmón que oxigenaría sin detenerse a la Isla Soledad hasta casi los últimos instantes de las operaciones, era sin duda la pista de hormigón, su dimensión de 1200 x 30 mts no permitía la operación de aviones reactores de combate, pero sí para los transportes tácticos como el C130, F28, F27, B737, BAC 111 y otros.

CS.1.53

A efectos de la descarga y carga de los aviones, el aeródromo contaba con una pequeña plataforma de estacionamiento que admitía, mediante la eficiente labor de un equipo en tierra de señaleros, la operación de hasta cinco aeronaves en forma simultánea.

Desde el 3 de Abril, se puso en ejecución la fase sostenimiento del plan en desarrollo, al que la prensa comenzó a llamar como, "el puente aéreo". Se iniciaba la operación más importante que había lanzado la aviación militar de transporte desde su creación.

Durante los dos primeros días de operación, el 2 y el 3 de Abril, que especificaba el plan original, se volaron 259 hs, trasladando a 1761 pasajeros y 272 tn de carga general, al servicio del EA y la FA, se ejecutaron en ese breve lapso 33 salidas predispuestas.

Con el inicio de esta fase, el día 3, se hicieron regresar a El Palomar algunos aviones, quedando para satisfacer las necesidades de transporte aéreo de la FAS en CRV, dos C130H y dos F28, que los requerimientos podrían trasladar en conjunto a 350 hombres o cerca de 50 tn de carga por vez.

Hasta el 7 de Abril, podemos decir que se trabajó con normalidad en la BAM Malvinas – naturalmente que en condiciones de preguerra – cumpliéndose todos los vuelos programados; pero al agravarse la situación

CS. 1. 54

política en esa fecha, se estableció el Comando Aéreo de Transporte (Cdo. Ae. Tr) a los efectos de centralizar todas las necesidades de esa índole en coordinación con el Estado Mayor Conjunto (EMC). Este último organismo determinaría las prioridades y los medios de transporte a utilizar para trasladar al personal y material con destino a las Islas.

Hasta aquel momento la FA había transportado 3122 efectivos y 600 Tn. de carga, siendo un promedio diario de 108 hs. durante cinco días de actividades.

A partir de ese día, se organizaron las líneas aéreas de comunicación, teniendo como cabecera el aeródromo de CRV, con B707, C130 H, F27, F28 y GII, además se estableció una línea de abastecimiento desde numerosos aeropuertos continentales, incrementándose sustancialmente el activo "puente aéreo".

A nadie escapaba que la fase sostenimiento inicialmente planeada estaba siendo rápidamente sobrepasada por los acontecimientos que se aceleraban día a día. Ya para aquel entonces los aviones cargueros comenzaron a llevar toda clase de vehículos, armas y abastecimientos, sin olvidar artillería y algunos helicópteros semidesarmados que luego eran armados en el hangar de la BAM MLV.

Los aviones volaban las 24 hs del día, rotándose en la tarea las tripulaciones para lo cual se empleó a dos por avión. La pequeña plataforma donde se manipulaba la carga no tregua y estuvo sometida prácticamente a una saturación continuada (H24).

Se destacaron ECTA, a CRV y otro al aeródromo de Puerto Argentino, a efectos de dar una mayor agilidad a las tareas terrestres y flexibilidad a los movimientos aéreos, disminuyéndose los tiempos de carga

CS.1.55

y descarga, o sea la permanencia de cada avión en tierra.

Con gran esfuerzo se trató en todo momento de cumplir al pie de la letra el programa de vuelos, pero la variabilidad de las condiciones meteorológicas causaban no pocas demoras, que dada la inelasticidad de las instalaciones, generaban algunos atrasos y superposiciones que finalmente se resolvían con ingenio. Cuando la plataforma normal estaba completa se aprovechaba la calle de carreteo y hasta la pista si era necesario, lo importante era alijar cuanto antes a los cargueros.

La operación tipo era como se relata. Se había planificado el avión, una hora de despegue, ruta, nivel de vuelo, hora de arribo, tiempo de descarga y hora de despegue nuevamente desde MLV, de esa manera se organizaba el tráfico y las operaciones en tierra, tratándose de disminuir las esperas tanto en el aire como en el aeropuerto.

Como dijimos antes la meteorología era el gran "cuco", el microclima zonal causaba problemas para la operación, más de los imaginados, amenazando en más de una ocasión con la interrupción temporal del puente. La niebla, el viento y los techos bajos creaban situaciones marginales para la Operación, habiéndose establecido mínimos meteorológicos para la pista 26 (08-26) de 80 m de techo y 2000 m de visibilidad horizontal para la operación diurna y nocturna indistintamente, mientras que la circulación visual hacia la cabecera 08 necesitaba de un techo de 120 m. Estas cifras simplemente tuvieron un valor teórico de referencia, por cuanto en numerosas ocasiones los pilotos llegaron a operar con 30 m de techo y no más de 500 m de visibilidad.

A partir del 15 de Abril, el problema se agrava a causa de la suspensión definitiva del tránsito logístico marítimo, motivado por la declaración

CS. i. 56

por parte del gobierno británico de la Zona de Exclusión Total (ZET), en torno de las Malvinas. Desde ese momento, la jefatura de la nueva unidad comprendió que se convertiría en la principal puerta de ingreso para el personal y material que llegasen o saliesen de las islas, y los sucesos de los próximos meses se encargaron de corroborar estos presagios.
Para mejorar la operatividad del aeródromo, se agrandó la plataforma, se mejoró la iluminación, las ayudas radioeléctricas, caminos, etc., ya que la limitación del "puente aéreo" no radicaba en el número de aviones disponibles sino en la capacidad del aeropuerto para canalizar las operaciones de transporte; para esta época ya se habían incorporado aviones BOING 737 de Aerolíneas Argentinas y BAC 111 de Austral. Es necesario hacer llegar un reconocimiento profundo a estas tripulaciones, que también con el coraje puesto en esta gesta y con la responsabilidad que caracteriza a todos los hombres del aire. Operaron a toda hora y prácticamente con cualquier situación meteorológica, compartieron experiencias, anhelos y el amistoso "mate" cebado en ronda en el edificio del aeropuerto que ayudaba en los desvelos y combatir el frío.
Para dar una idea de la actividad aérea que se desarrolló en el aeropuerto MLV, referiremos un ejemplo, en 22 horas de trabajo continuo se llegó a atender 76 aparatos de diversos tipos con los medios auxiliares limitados que se tenían. Esta cifra determinó una demora de 15 minutos de promedio por cada avión en la atención, lo cual es un verdadero record con la precariedad de elementos disponibles.

CS. 1. 57

A todo esto se sumó, el abastecimiento de combustible, que ya no se enviaba por vía marítima, se solucionó mediante el "ordeñe" de los C130H, o sea, los Hércules salían al máximo de combustible de los aeródromos continentales y transferían en MLV el que no necesitaban para el regreso, de ese modo se mantenía en la BAM, los niveles de JP1 que fueron suficientes hasta el cese de las operaciones.

Demostrando con cifras esta operatividad resumiremos la cuarta semana de abril; se concretaron 205 vuelos, de los que 91 correspondieron a los C130H, 74 a los F28, 36 a los B737 de AA, 4 a los BAC 111 de Austral, con un promedio limitado a 29 operaciones diarias debido a las condiciones meteorológicas muy desfavorables en la semana citada.

Resumiendo todo este período que se inició con la recuperación de nuestras Islas Malvinas, que con responsabilidad, profesionalidad y esfuerzo permitió mantener en lo alto nuestra enseña patria en esa puerta de entrada insular. Que en un principio sólo fue un tímido "puente aéreo", pero que en la segunda quincena de abril adquirió el ritmo de una epopeya para recordar, conseguir errores y afirmar la importancia del medio aéreo en el transporte.

CS.1.58

El 29 de Abril se cerró una etapa de intensa actividad para la aviación de transporte, porque en las primeras horas del día se difundió el primer alerta rojo en las islas. Sin embargo, los vuelos de los F28 y C130 continuaron hasta las 17oo hs, efectuando de día un total de 14 salidas que posibilitaron el transporte de 158 tn y 126 pasajeros a lo largo de la jornada.

En ese ajetreado período se habían transportado desde el continente hasta las MLV, 9215 pasajeros y 5008 tn de carga general, para lo cual se requirieron 1929 hs de vuelo.

La segunda fase de ese prolongado "puente aéreo", se iba a iniciar dentro de muy poco, incrementándose la importancia de este al seguir siendo el aeropuerto de MLV, el único nexo de unión con las bases continentales, en esos días de hostilidades, y los tripulantes de transporte darían al mundo un ejemplo de profesionalismo inédito y coraje viril.

CS.1.59

"Puente Aéreo" posterior al 1° de mayo

(My. BAGNASCO)

El piloto y el co-piloto del Vulcan, observaron como el reabastecedor se alejaba en la noche rumbo a su base. A partir de ese momento quedaban solos en esos solitarios parajes del Atlántico Sur. Llevaban varias horas de vuelo y la misión a cumplir no era una más de las muchas de práctica, sino un ataque real, con bombas de 500 kg. y cuyo objetivo era el aeropuerto de la BAM Malvinas.

A una orden del navegador, el piloto redujo la potencia de las turbinas e inició el descenso, era poco más de las 07:00 hs ZULU; estabilizaron la máquina a pocos metros sobre las turbulentas aguas, con la intención de eludir la detección radar y volaron con rumbo convergente al de final de lanzamiento; cuando estuvieron establecidos en éste, abrieron el portabombas y alistaron todo el sistema de bombardeo.

A las 04:44 hs. de Malvinas, soltaron su mortífera carga e iniciaron las maniobras evasivas con el fin de escapar a la posible acción de la defensa antiaérea. Para el personal argentino que se encontraba en tierra en las cercanías del aeropuerto, la sorpresa del ataque colonialista fue total; la mayoría se encontraba durmiendo en el vivac ubicado detrás de la torre de vuelo, encontrándose solo algunos de turno en diferentes lugares de la estación aérea. Con las primeras explosiones todos corrieron a sus refugios esperando un segundo ataque, que no se produjo inmediatamente.

A partir de ese momento la guerra había estallado con todo el dramatismo para nuestra joven gente que se encontraba defendiendo nuestras queridas islas. Los efectos del ataque no fueron exitosos, ya que lo que buscaban era dejar inoperativa la pista, y no fue logrado. La suerte del lado nuestro ya que solo produjo un cráter en una mitad de la pista y otra bomba que pudo haber causado numerosos heridos y muertos, pués cayó en medio de un vivac de carpas ocupadas por la tropa, no explotó.

Conservar la pista operable era fundamental, ya que era la única puerta de entrada y salida de personal y material de las Islas.

CS.1.60

En los días siguientes al 1º de Mayo, se cubrió el cráter y se simularon otros sobre la cinta asfáltica tan necesaria, todo esto simulando un efecto mayor del bombardeo, a los efectos de que en los relevamientos fotográficos ingleses confundiera a éstos.

Los ataques aéreos que se produjeron aposteriori ya no eran tan eficaces, pués se realizaban a gran altura debido a la eficaz defensa antiaérea, lo que contribuyó al engaño y evitó posiblemente repeticiones de ataques que tuvieran como objetivo la pista de aterrizaje. Fue un gran éxito de nuestras fuerzas mantener en actividad permanente el aeródromo, ya que permitió entre otras codas que el puente aéreo continuara activo.

La guerra a partir de ese momento, acentuaría la demanda de abastos y evacuaciones sanitarias, por lo que el transporte aéreo tenía que continuar a todo costo. No todos los aviones que habían participado en la primera fase del puente estaban en condiciones apropiadas de continuar los vuelos, ahora bajo el riesgo de la aviación enemiga y de la defensa aérea de sus buques de superficie, debía hacerse una evaluación de los medios a emplear.

Se previeron distintas rutas de aproximación a las islas para eludir los posibles ataques enemigos. Tendrían que volar con carga máxima de pago y combustible a baja altura y durante mayor tiempo, lo que penalizaba la autonomía de los mismos. A esto se le sumaba la necesidad de que la permanencia de los aparatos en tierra debía ser mínima, de muy pocos minutos, sin equipos terrestres de apoyo, con los motores en marcha, no pudiendo bajo ningún aspecto efectuar reabastecimiento de combustible en tierra.

Todos estos factores definieron el modelo más apto para las operaciones que se avecinaban, resultó ser el C 130 H, por cuanto satisfacía las necesidades de carga de pago, autonomía, capacidad para vuelo a baja altura y ausencia de servidumbres durante la carga y descarga.

Se resolvió que para respetar ciertos parámetros, operara con una carga de pago máxima de 15.890 kg, con lo que se podía volar más de 4 hs a muy baja altura con una buena velocidad de crucero,

CS. 1. 61

contando finalmente con un remanente de combustible para niveles más altos, lejos de las Islas. En su compartimiento de carga, se acomodaban cinco bandejas, que podían ser movidas hacia afuera mediante los rodillos al efecto distribuidos en el piso, descendiendo a tierra por su rampa trasera, sin ayuda externa. Esto se realizaba moviendo el avión hacia adelante por cada bandeja, haciendo lugar para la siguiente, quedando la columna de éstas sobre la pista. Concluida la descarga la aeronave quedaba dispuesta para realizar la evacuación sanitaria, la que se hacía depositando las camillas directamente en el piso del avión para evitar la pérdida de tiempo. Concluido esto daba motor y despegaba.

A todas estas posibilidades se le sumaba la capacidad de realizar entrega por lanzamiento con paracaídas, tanto de carga como de personal.

El "puente aéreo" se reinició después de unos días de condiciones meteorológicas desafavorables que mantuvo a los aviones en tierra como así también por razones operativas, había que dejar pasar la primera oleada de ataques y esperar el momento oportuno, que se daba por la posición de la flota inglesa, actividad aérea en la zona, etc.

El 6 de mayo se apreció que era un buen momento, ya que se daban factores propicios de los anteriormente enunciados y era necesario evacuar algunos heridos.

Cerca del mediodía despegan de Comodoro Rivadavia, dos C 130 H con una hora de separación uno de otro. En el primero con el indicativo "TIGRE" al mando del Vcom. Demarco y el segundo tenía como comandante de aeronave al My. Dominguez. Se habían programado dos rutas de aproximación, una que bordeaba la costa norte de las islas, la otra cruzando directamente sobre ellas. Ambos comandantes eligieron la primera, debido de que a nadie le entusiasmaba la idea de volar sobre la artillería antiaérea propia.

Volando a 50 piés sobre las aguas, bajo una capa de estratus y atentos a todos los relieves de la costa, esquivando pequeños islotes, que aparecían dibujados en la bruma, viraron en Punta Volun-

C.S.1.62

//

tarios y pusieron rumbo Sur, en el segundo avión con fallas en los sistemas de navegación OMEGA, esto se realizó a la más pura navegación estimada, apoyada con observada, por reloj el navegador ordenó ascender sobre la fina capa de nubes a los efectos de sortear las alturas de la Península de Fresinet, cuando consideró que se encontraban ya nuevamente sobre el mar, mandó perforar, apareciendo ante la vista un poco atrás y a la derecha el Faro de Puerto Argentino, por lo que el avión inició un viraje escarpado a la derecha y se comunicó el copiloto con la torre de Malvinas, bajó el tren de aterrizaje, encendió las luces y enfrentó la pista, tocando sus ruedas momentos más tarde sobre la franja derecha de la misma, giro en la cabecera 08, listo para efectuar un despegue inmediato, comenzando la descarga, la que finalizó en unos seis u ocho minutos después, dió motor y emprendió el regreso.

En esos minutos, los dos aviones descargaron 28 Tn de carga y embarcaron 23 heridos, pero lo fundamental era que se había demostrado de que el bloque no era efectivo y de que el enemigo no había logrado la superioridad aérea, significó una inyección de optimismo para nuestra gente en las Islas, llevando a su vez tranquilidad a esos esforzados defensores.

Esta actividad continúó en las semanas sucesivas mediante el empleo de dos ó tres Hércules diarios, cuyas tripulaciones eran relevadas periódicamente.

Durante los 44 días siguientes a partir del 1º de Mayo, el Escuadrón Aéreo I de la Br. Ae.I (C 130) desarrolló procedimientos de entrega de abastecimiento aéreo por aterrizaje, lanzamiento y en vuelo (KC 130). De la primera manera se enviaron 417 Tn de carga; de la segunda 17,5 Tn de municiones y víveres para el Ejército Argentino en Darwin y Bahía Fox y en vuelo fueron abastecidas 93 escuadrillas de Fa y 20 de la ARA en 29 salidas de los aviones Kc.

Sólo unos pocos vuelos de transporte se realizaron de día, la mayoría fueron de noche, por razones de contar con mayor seguridad.

El principal enemigo de estos vuelos eran las PAC y las fragatas inglesas, o sea que la cuestión era evitar la detección, para lo cual se debía cambiar de rutas de aproximación de un vuelo a otro,

CS. 1. 63

volar bajo, observar un férreo silencio de radio, no usar el radar de a bordo salvo en circunstancias extremas y llevar una navegación exacta con los equipos autonomos del avión. Cada vuelo duraba aproximadamente 5 horas y se tenía que atravesar un espacio aéreo francamente hostil en dos oportunidades. Cada salida se iniciaba con una RPV, dirigida por el Jefe del Componente Aéreo de Transporte de la FAS, ¿quién era? alrededor de una hora antes del decolaje. Cada tripulación se componía de siete oficiales y suboficiales, los cuales formaban un verdadero equipo de trabajo cuya cohesión se basaba en la confianza mutua que se inspiraban sus miembros entre sí. Durante toda la contienda las tripulaciones fueron fijas, eso contribuyó a realizar la eficiente labor que desempeñaron. No se respetaron los mínimos establecidos por la USAF para los vuelos a bajo nivel, 300 mt de altura en navegación nocturna y 150 mt en diurna. De mantenerse esos límites, la detección se volvía muy factible, por lo que se bajó a un promedio de unos 15 a 20 mt. Según revelan los pilotos "la primera vez que hice un cruce nocturno nos resistimos a bajar de los 30 mt; se tenía la impresión de que tocaríamos el agua en cualquier momento y que las olas, vista de los laterales estaban a nuestro mismo nivel. A unos 540 km de las Islas descendimos a 15 mt y verdaderamente no era agradable". Cuando las noches eran claras y el mar estaba calmo, se podía combinar en cierta medida el vuelo por instrumentos con el visual, pero si la meteorología no era propicia, no quedaba otra alternativa que enfrascarse en el radar altímetro, el ADI y el HSI, conservarse tan frío como se pudiera y luego rogar para no encontrarse alguna fragata en el camino. En las noches con meteorología favorable se empleaban dos observadores en cabina, cada uno cada costado del piloto y copiloto con anteojos de luz residual, con los que se podía observar a distancia de horizonte en plena noche la silueta de algún navío, era un medio más para burlar el cerco.

Hubo oportunidades en que varios Hércules llegaron a cruzar entre dos buques enemigos, debiendo regresar por rutas de alternativa para evadirlos y no tentar demasiado a la suerte.

cs. 1. 64

13

El radar del CIC MLV. advertía a tiempo sobre los peligros q que se cernían cerca de las costas, fundamentalmente sobre la presencia de alguna PAC. Los radares embarcados en los navíos británicos podían detectar a los C 130, aunque volaran a unos 15 mt del mar, desde unos 35 km., lo que no era poco cuando las rutas probables convergían en el embudo que era la pista de Puerto Argentino. Lo que más frustraba a las tripulaciones era la meteorología desfavorable que impedía el aterrizaje ya sea en razón de la niebla o el viento cruzado, cuando practicamente estaban a la vista del aeropuerto y después de háber sorteado los peligros de la aproximación.

El aterrizaje en la BAM Malvinas, se hacía con un procedimiento abreviado ingresando directamente sobre el tramo final de la calle 26, la torre sólo indicaba dirección e intensidad del viento y autorizaba el aterrizaje. El radiofaro de Malvinas, permanecía apagado y la iluminación de la calle se hacía con cinco balizas en cada cabecera y con pares de bochones en cada cuarto de la extensión, aprovechándose además las balizas autoreflectantes del SAPON 2 que no era usado por ser fácilmente visible desde gran distancia.

En los 31 aterrizajes que se hicieron en esta fase, solamente en dos oportunidades las tripulaciones debieron abandonar la aeronave por alerta roja, pero muchas más tuvieron que despegar riesgosamente por la presencia de helicópteros en vuelo estacionario en las cercanías y PAC en aproximación. De todos los cruces efectuados, solamente en dos se produjo un ataque a un Hércules, en el primero sucedió el martes 1 de junio en ocasión de que el TC 63 se encontraba en una tarea de exploración y reconocimiento diurna para reunir información sobre la flota británica. Siendo interceptado por dos Sea Harrier a las 10:40 aproximadamente y derribado con fuego de misiles y cañones. Fué la única baja que tuvo este material en toda la guerra (tripulación)

En la segunda oportunidad fue en la fase de aproximación a Puerto Argentino, a unos 50 km, atacado con misiles desde una fragata y acosado por helicópteros, salvando el incidente aplicando plena potencia y viraje de escape. Fué la noche anterior al desembarco de

CS.1.65

Bahía Agradable y se había sobrevolado la fuerza dedesembarco inglesa.

Los dos vuelos de abastecimiento por lanzamiento que se realizaron permitieron abastecer a unidades del Ejército Argentino en Darwin y en Bahía Fox, la primerá,se realizó el 19 de mayo y se lanzaron 8 contenedores A22 con 1 Tn de carga cada uno, en la segunda se lanzó diez contenedores A22 con un total de 9,5 Tn.

El 13 de junio con el despegue del C 130 H "Cobre" durante la noche, desde la BAM Malvinas, finalizó el "puente aéreo" a ese destino que se mantuvo con grandes dificultades y zozobras, pero con enorme voluntad, a lo largo de 44 días de operaciones militares. En esa última oportunidad se transportaron 48 heridos de regreso al continente. Durante este período fue cancelada una operación aerotransportada, ideada para compensar en alguna medida la incapacidad ofensiva de las unidades destacadas en torno a Puerto Argentino y rechazar la cabeza de puente inglesa establecida en San Carlos. Se lanzarían desde C 130 y F 27 a 700 paracaidistas y 75 Tn de carga en dos zonas de entrega, una al norte de la Isla Soledad delimitada por el Cabo Leal, Bahía del Oeste, San Carlos y Bahía de la Maravilla, mientras que la segunda estaba encuadrada por punta Findlay, Punta Sullivan, Punta Oeste y el río Dos Bocas.

Finalmente la operación fue cancelada por el Centro de Operaciones Conjuntas, por las pocas posibilidades de éxito que hubiera tenido, por los numerosos condicionamientos de imposible neutralización.

El "puente Aéreo" ignorando el bloqueo aeronaval impuesto por el enemigo, puso a prueba la habilidad y el valor de nuestras tripulaciones, que cumplieron con su deber.

Los prodedimientos que emergieron en esas duras experiencias militares han sido motivo de cuidadoso exámen en fuerzas aéreas con gran pericia de guerra, y basta con recordar las condiciones en que se hacía cada "cruce". Con justificado orgullo los tripulantes de transporte pueden decir que en la Guerra de las Malvinas estuvieron a la par de sus camaradas de los escuadrones de ataque.

CS. 1. 66

"Puente Aéreo", posterior al 1º Mayo

My. BAGNASCO

Muy bueno!

El piloto y el copiloto del Vulcan, observaron como el reabastecedor se alejaba en la noche rumbo a su base.

A partir de ese momento quedaban solos en esos solitarios parajes del Atlántico Sur. Llevaban varias horas de vuelo y la misión a cumplir no era una mas de las muchas de prácticas, sino un ataque real, con bombas de 500 kg y cuyo objetivo era el Aeropuerto de la BAM Malvinas.

A una orden del navegador, el piloto redujo la potencia de las turbinas e inició el descenso, eran poco mas de las 07:00 hs ZULU; estabilizaron la máquina a pocos metros sobre las turbulentas aguas, con la intención de eludir la detección radar y volaron un rumbo convergente al de final de Aproximación. Cuando estuvieron establecidos en este, abrieron el portabombas y alistaron todo el sistema de bombardeo.

A las 04:44 hs. de Malvinas, soltaron su mortífera carga e iniciaron las maniobras evasivas con el fin de escapar a la posible acción de la defensa antiaerea.

Para el personal argentino que se encontraba en tierra en las cercanías del aeropuerto, la sorpresa del ataque colonialista fue total; la mayoría se encontraba durmiendo en el vivac ubicado detrás de la torre de vuelo, encontrándose solo algunos de turno en diferentes lugares de la estación aerea. Con las primeras explosiones todos corrieron a sus refugios esperando

CS.1.67

un segundo ataque, que no se produjo inmediatamente.
A partir de ese momento la guerra había estallado con todo el dramatismo para nuestra joven gente que se encontraba, defendiendo nuestras queridas islas. Los efectos del ataque no fueron exitosos, ya que lo que buscaban era dejar inoperativa la pista, y no fue logrado. La suerte del lado nuestro ya que solo produjo un cráter en una mitad de la pista, y otra bomba que pudo haber causado numerosos heridos y muertos, pues, cayó en el medio de un viraje de carpas ocupadas por la tropa, no explotó.

Conservar la pista operable era fundamental, ya que era la única puerta de entrada y salida de personal y material a las Islas.
En los días siguientes al 1º de Mayo, se cubrió el cráter y se simularon otros sobre la cinta asfáltica con tierra, todo esto simulando un efecto mayor del bombardeo, a los efectos de que en los relevamientos fotográficos ingleses confundieran a estos.
Los ataques aéreos que se produjeron a posterior ya no eran tan eficaces, pues se realizaban a gran altura debido a la eficaz defensa A.Aé., lo que contribuyó al engaño y evitó posiblemente repeticiones de ataques que tuvieron como objetivo la pista de aterrizaje. Fue un gran éxito de nuestras fuerzas mantener en actividad permanente el aeródromo, ya que permitió entre otras cosas que el puente aéreo continuara activo.

cs, 1.68

③

la guerra a partir de ese momento, acentuaría la demanda de abastos y evacuaciones sanitarias, por lo que el transporte aéreo tenía que continuar a todo costo. No todos los aviones que habían participado en la primera fase del puente estaban en condiciones apropiadas de continuar los vuelos, ahora bajo el riesgo de la aviación enemiga y de la defensa aérea de sus buques de superficie, debió hacerse una evaluación de los medios a emplear.

Se previeron distintas rutas de aproximación a las islas para eludir los posibles ataques enemigos. Tendrían que volar con carga máxima de pago y combustible a baja altura y durante mayor tiempo, lo que penalizaba la autonomía de los mismos. A esto se le sumaba la necesidad de que la permanencia de los aparatos en tierra debía ser mínima, de muy pocos minutos, sin equipos terrestres de apoyo, con los motores en marcha, no pudiendo bajo ningún aspecto efectuar reabastecimiento de combustible en tierra.

Todos estos factores definieron el modelo más apto para las operaciones que se avecinaban, resultó ser el C130H, por cuanto satisfacía las necesidades de carga de pago, autonomía, capacidad para vuelo a baja altura y ausencia de servidumbres durante la carga y descarga.

Se resolvió que para respetar ciertos parámetros, operara con una carga de pago máxima de 15890 kg, con lo que se podía volar unas de 4 hs a muy

CS.1.69

bajo altura con una buena velocidad de crucero, contando finalmente con un remanente de combustible para niveles mas altos, lejos de las islas. En su compartimiento de carga, se acomodaban cinco bandejas, que podían ser movidas hacia afuera mediante los rodillos al efecto distribuidos en el piso, descendiendo a tierra por su rampa trasera, sin ayuda externa. Esto se realizaba moviendo el avión hacia adelante por cada bandeja, haciendo llegar para la siguiente, quedando la totalidad de esta sobre la pista. Concluida la descarga la aeronave quedaba dispuesta para realizar la evacuación sanitaria, la que se hacía depositando las camillas directamente en el piso del avión para evitar la pérdida de tiempo. Concluido esto daba motor y despegaba.

A todas estas facilidades se le sumaba la capacidad de realizar entrega por lanzamiento con paracaídas, tanto de carga como de personal.

El "puente aéreo" se reinició después de unos días de condiciones meteorológicas desfavorables que mantuvo a los aviones en tierra como así también por razones operativas, había que dejar pasar la esa primera oleada de ataques y esperar el momento oportuno, que se daba por la posición de la flota inglesa, actividad aérea en la zona, etc.

El 6 de Mayo se apreció que era un buen ~~momento~~ momento, ya que se daban factores propicios de los

CS.1.70

anteriormente anunciados y era necesario evacuar algunos heridos.

Cerca del mediodía despegaron de CRV, dos C130H con una hora de separación uno de otro. En el primero con el indicativo "TIGRE" al mando del V.Com. Damarco y el segundo tenía como comandante de aeronave al My. Julio Domínguez. Se habían programado dos rutas de aproximación, una que bordeaba la costa norte de las Islas, la otra cruzando directamente sobre ellas. Ambos comandantes eligieron la primera, debido a que a nadie le entusiasmaba la idea de volar sobre la artillería antiaérea propia.

Volando a 50 pies sobre las aguas, bajo una capa de estratus y atentos a todos los relieves de la costa, esquivando pequeños islotes, que aparecían dibujados en la bruma, viraron en Punta Voluntario y pusieron rumbo Sur, en el segundo avión con fallos en los sistemas de navegación OMEGA, esto se realizó a la más pura navegación estimada, apoyada con observada, por reloj el navegador ordenó ascender sobre la fina capa de nubes a los efectos de sortear las alturas de la Península FRESINET, cuando consideró que se encontraban ya nuevamente sobre el mar, mandó bajar, apareciendo ante la vista un poco atrás y a la derecha el faro de Puerto Argentino, por lo que el avión inició un viraje escarpado a la derecha y

.CS.1.71

Se comunicó el copiloto con la torre de MLV, bajó el tren de aterrizaje, encendió las luces y enfrentó la pista, tocando sus medios neumáticos unos tarde sobre la franja derecha de la misma, giró en la cabecera 08, listo para efectuar un despegue inmediato, comenzando la descarga, la que finalizó en unos seis u ocho minutos después, dió motor y emprendió el regreso.

En esos minutos, los dos aviones descargaron 28 tn. de carga y embarcaron 23 heridos, pero lo fundamental era que se había demostrado de que el bloqueo no era efectivo y de que el enemigo no había logrado la superioridad aérea, significó una inyección de optimismo para nuestra gente en las islas, llevando a su vez tranquilidad a esos esforzados defensores.

Esta actividad continuó en las semanas sucesivas mediante el empleo de dos o tres Hércules diarios, cuyas tripulaciones eran relevados periódicamente.

Durante los 44 días siguientes a partir del 1° de Mayo, el Escuadrón Aéreo I de la Br. Ae I (C130) desarrolló procedimientos de entrega de abastecimiento aéreo por aterrizaje, lanzamiento y en vuelo (KC 130).

De la primera manera se enviaron 417 tn. de carga; de la segunda 17,5 tn. de municiones y víveres para el Ejército Argentino en Darwin y Bahía Fox y en vuelo fueron abastecidos 93 escuadrillas de FA y 20 de la ARA en 29 salidas de los aviones KC 130.

CS.1.72



Sólo unos pocos vuelos de transporte se realizaron (7)
de día, la mayoría fueron de noche, por razones de
contar con mayor seguridad.
El principal enemigo de estos vuelos eran los PAC
y las fragatas inglesas, o sea que la cuestión era
evitar la detección, para lo cual se debía cambiar
de rutas de aproximación de un vuelo a otro,
volar bajo, observar un férreo silencio de radio,
no usar el radar de a bordo salvo en circuns-
tancias extremas y llevar una navegación
exacta con los equipos autónomos del avión.
Cada vuelo duraba aproximadamente 5 horas y se
tenía que atravesar un espacio aéreo francamente
hostil en dos oportunidades. Cada salida se inicia-
ba con una RPV, dirigida por el Jefe del Compo-
nente Aéreo de Transporte de la FAS, (¿quien era?) alrededor de
una hora antes del decolaje. Cada tripulación se
componía de siete oficiales y suboficiales, los cuales
formaban un verdadero equipo de trabajo cuya
cohesión se basaba en la confianza mutua que
inspiraban sus miembros entre sí. Durante toda la
contienda las tripulaciones fueron fijas, eso con-
tribuyó a realizar la eficiente labor que desempeñaron.
No se respetaron los mínimos establecidos por la
USAF para los vuelos a bajo nivel, 300 mts de al-
tura en navegación nocturna y 150 mts en diurna.
Si se mantenían esos límites, la detección se volvía muy
factible, por lo que se bajó a un promedio de unos
15 a 20 mts. Según revelan los pilotos "la primera
vez que hicimos un cruce nocturno nos resistimos a ba-
jar de los 30 mts; se tenía la impresión de que to-
cábamos el agua en cualquier momento y que las
olas, vista de los laterales estaban a nuestro mismo

CS. 1. 73

nivel. A unos 540 Km. de las Islas Malvinas a 15 mts y verdaderamente no era agradable". Cuando las noches eran claras y el mar estaba calmo, se podía combinar en cierta medida el vuelo por instrumentos con el visual, pero si la meteorología no era propicia, no quedaba otra alternativa que empeñarse en el radar altímetro, el ADI y el HSI, conservarse tan frío como se pudiera y luego rogar para no encontrar alguna fragata en el camino.

En las noches con meteorología favorable se emplearon dos observadores en cabina, cada uno a cada costado del piloto y copiloto con anteojos de luz residual, con los que se podía observar a distancia de horizonte en plena noche la silueta de algún navío, era un medio más para burlar el cerco.

Hubo oportunidades en que varios Hercules llegaron a cruzar entre dos buques enemigos, debiendo regresar por rutas de alternativa para evadirlos y no tentar demasiado a la suerte.

El radar del CIC MLV, advertía a tiempo sobre los peligros que se cernían cerca de las costas, fundamentalmente sobre la presencia de alguna PAC.

Los radares embarcados en los navíos británicos podían detectar a los C 130, aunque volaran a unos 15 mts. del mar, desde unos 35 km., lo que no era poco cuando los rumbos probables convergían en el embudo que era la pista de Puerto Argentino.

Lo que más frustraba a las tripulaciones era la meteorología desfavorable que impedía el aterrizaje ya sea en razón de la niebla o el viento cruzado, cuando prácticamente estaban a la vista del aeropuerto y después de haber sorteado los peligros de la aproximación.

CS.1.74

El aterrizaje en la BAM MLV, se hacía con un procedimiento abreviado ingresando directamente sobre el tramo final de la calle 26, la torre solo indicaba dirección e intensidad del viento y autorizaba el aterrizaje. El radiofaro de MLV, permanecía apagado y la iluminación de la calle se hacía con cinco balizas en cada cabecera y con pares de bochones en cada cuarto de la extensión, aprovechándose además las balizas autorreflectantes del SAPON 2 que no era usado por ser fácilmente visible desde gran distancia.
En los 31 aterrizajes que se hicieron en esta fase, solamente en dos oportunidades las tripulaciones debieron abandonar la aeronave por alerta roja, pero muchas más tuvieron que despegar urgentemente por la presencia de helicópteros en vuelo estacionario en las cercanías, y PTE en aproximación.
De todos los cruces efectuados, solamente en dos se produjo un ataque a un Hércules, en el primero sucedió el martes 1 de junio en ocasión del que el TC63 se encontraba en una tarea de exploración y reconocimiento diurno, para recabar información sobre la flota británica, siendo interceptado por dos Sea Harrier a las 10:40 aproximadamente y derribado con fuego de misiles y cañones. Fue la única baja TRIPULACIÓN que tuvo este material en toda la guerra. En la segunda oportunidad fue en la fase de aproximación a Pto. Argentino, a unos 50 km, atacado con misiles desde una fragata y acosado por helicópteros, salvando el incidente aplicando plena potencia y viraje de escape. Fue la noche anterior al desembarco de Bahía

CS.1.55

agradable y se había sobrevolado la fuerza de desembarco inglesa.

Los dos vuelos de abastecimiento por lanzamiento que se realizarón permitieron abastecer a unidades del Ejército Argentino en Darwin y en Bahía Fox, la primera se realizó el 19 de Mayo y se lanzaron 8 contenedores A22 con una Tn. de carga cada uno, en la segunda se lanzó diez contenedores A22 con un total de 9,5 Tn.

El 13 de Junio con el despegue del C130H "Cobre" durante la noche, desde la BAM MLV, finalizó el "puente aéreo" a ese destino que se mantuvo con grandes dificultades y zozobras, pero con enorme voluntad, a lo largo de 44 días de operaciones militares. En esa última oportunidad se transportaron 48 heridos de regreso al continente.

Durante este período fue cancelada una operación aerotransportada, ideada para compensar en alguna medida la incapacidad ofensiva de las unidades destacadas en torno de Pto. ARGENTINO y ~~realizar~~ rechazar la cabeza de puente inglesa establecida en SAN CARLOS. Se lanzarían desde C130 y F27 a 700 paracaidistas y 75 Tn. de carga en dos zonas de entrega, una al norte de la Isla Soledad delimitada por el Cabo Leal, Bahía del Oeste, S. Gregory y Bahía de la Maravilla, mientras que la segunda estaba enmarcada por punta FINDLAY, punta SULLIVAN, punta OESTE y el río DOS BOCAS.

Finalmente la operación fue cancelada por el Centro de Operaciones Conjuntas, por las pocas posibilidades

CS. 1 .56

de éxito que hubiera tenido, por los numerosos condicionamientos de imposible neutralización.

El "puente aéreo" ignorando el bloqueo aeronaval impuesto por el enemigo, ~~pusieron~~ puso a prueba la habilidad y el valor de nuestras tripulaciones, que cumplieron con su deber.

Los procedimientos que emergieron en esas duras experiencias militares han sido motivo de cuidadoso examen en fuerzas aéreas con gran pericia de guerra, y basta con recordar las condiciones en que se hacía cada "cruce".

Con justificado orgullo las tripulaciones de transporte pueden decir que en la Guerra de las Malvinas estuvieron a la par de sus camaradas de los escuadrones de ~~ag~~ ataque.

C5.1.57

SANIDAD

V.COM. BARUSCO Dr STURTECKY

BARUSSO - STURTECKY

CS.1.58

NOMINA DE PERSONAL MILITAR SUPERIOR, SUBALTERNO Y CIVIL DE SANIDAD DESTINADO EN LA BASE AEREA MILITAR "MALVINAS" Y HOSPITAL MILITAR CONJUNTO

JEFE: Mayor Fernando ESPINIELLA (Clínica Médica y Gastroenterólogo)

Mayor Juan R. MARTIN (Cirugía y Urología)

Mayor Roberto STVRTCKY (Odontólogo y Cirujano Dento- Máxilo-Facial)

Capitán Jorge FERNANDEZ REUTER (Clínica Médica)

Capitán Rubén LONCHARICH (Cirugía)

Capitán Luis BARUSSO (Traumatólogo)

1er Teniente Gustavo REVOL (Traumatólogo)

1er.Teniente Antonio BORRACCIO (Clínica Médica)

1er. Teniente Benito FONSECA (Anestesista)

1er. Teniente César BIANCONI (Clínica Médica)

1er.Teniente Daniel OUDKERK (Traumatólogo)

1er.Teniente Eduardo ALMITRANI (Clínica Médica)

1er. Teniente Alberto FERNANDEZ (Bioquímico)

Personal Civil Dr. Raúl MORALES (Anestesista)

Suboficial Ayudante Carlos ROSALES (Enfermero-Tec. De laboratorio)

Suboficial Auxiliar Carlos O. ORTIZ (Enfermero)

Suboficial Auxiliar Eduardo GARCIA (Enfermero-Tec. RX)

Cabo Principal Carlos SALDIVIA (Enfermero n-Tec. RX)

Cabo Principal Miguel LUCARELLI (Enfermero)

Cabo Principal José ALBET (Enfermero)

Cabo Principal Daniel QUIROGA (Enfermero)

Cabo 1ero. Pedro CAMPOS (Enfermero)

Cabo 1ero.Jorge FULLERINGER (Enfermero)

C 5.1.59

Sargento Ayudante (Ejército) José ROSAS (Enfermero)

Sargento 1ero. (Ejército) Pedro OLIVO (Enfermero)

NOMINA DE SOLDADOS QUE FUERON DESIGNADOS COMO CAMILLEROS EN LA BASE AEREA MILITAR "MALVINAS" (AEROPUERTO)

BATTISTONI, Roberto

DELFINI, Sergio

FUNES, Gustavo

GONZALEZ, Néstor

GONZALEZ, Miguel

MONTENEGRO, Claudio

NAON, Marcelo

QUEVEDO, Juan

RIQUELME, Rodolfo

NOTA: Los Grados del Personal Militar corresponden al año 1982

SUBOFICIAL MAYOR (R) CARLOS OMAR ORTIZ

(Enf.12105)

CS.1.60



NOMINA DE PERSONAL MILITAR SUPERIOR Y SUBALTERNO DE SANIDAD DE LA BASE AEREA MILITAR "CONDOR" (GOOSE GREEN)

1er.Teniente Fernando MIRANDA ABOS (Cirugía)

1er.Teniente Carlos BERANEK (Clínica Médica)

Suboficial Auxiliar Oscar PEREZ (Enfermero-Tec. Laboratorio)

Cabo Principal Domingo SOSA (Enfermero –Tec. Laboratorio)

SUBOFICIAL MAYOR CARLOS OMAR ORTIZ

(Enf.121005)

cs.1.61

C5/1E

RELATO DEL VICECOMODORO MÉDICO LUIS M. BARUSSO

El piloto inglés hecho prisionero en MLV fue evacuado hacia el Continente y lo recibimos en CRV en el Hospital Reubicable (HR) de la FAA.

Portador de una fractura de hombro derecho, ocasionada al eyectarse, la misma fue tratada con un vendaje enyesado de Velpau, previa reducción.

Los días que seguirían Jefrey Globers los pasaría en el HR hasta que yo decidiera darle el alta.

El trato fue más que cordial durante su estadía; se sentaba a mi lado en la mesa para que pudiera cortarle la comida ya que uno de sus brazos estaba inmovilizado, conversábamos y mirábamos el Mundial / 82 en la T.V. del módulo casino.

Al poco tiempo Globers fue trasladado al Casino de Oficiales de CRV, lugar a donde iba a visitarlo periódicamente a pedido suyo, ya que me había elegido como su persona de confianza.

Pasamos largos ratos charlando de su país y del mío y, confesaba, no entender en absoluto el sentido de la guerra que estaba viviendo y para la cual había sido convocado.

Días después se decidió su traslado a una Base del norte del país; Jefrey me mandó a llamar y me pidió que lo acompañase hasta el avión que lo transportaría; tuve que calmarlo ya que (por precaución) le habían tapado los ojos para que no observara objetivos militares dispersos por CRV; recuerdo que antes de vendarlo me pidió un libro que yo estaba leyendo por esos días y, estampando su firma en la primera página, le dedicó una frase de elogio y agradecimiento a mi esposa Alicia.

Nunca más volví a verlo ni a saber algo de él.



Diecisiete años después (marzo 1999) tuve oportunidad de concurrir invitado al Hospital Naval Buenos Aires a escuchar una charla dictada por el doctor Richard Jolly (ex médico del Ejército Inglés en MLV).

En un momento de su disertación Jolly hizo referencia al Teniente Globers ante una pregunta del Coronel Enrique Ceballos (EA) sobre qué había sido de la vida del ex prisionero inglés; Jolly le manifestó que había evolucionado muy bien, que posteriormente a la guerra Globers había integrado la Escuadrilla de Acrobacia de la RAF y que en la actualidad volaba en una línea comercial inglesa.

"¡Caramba!", expresó Ceballos "... y ¿en qué centro especializado reconocido mundialmente fue tratado?, porque yo sólo le coloqué un cabrestillo y lo evacué al Continente.

CS.1.62

"Permiso, mi Coronel" (intervine en la conversación)... "en el Hospital Reubicable de la FAA en CRV".

VCOM. BANUSSO

CS.1.63

Fot N: X

FOTO N°11

ESTANDO PRISIONEROS EN SAN CARLOS EN UN FRIGORIFICO,NOS SACABAN UNA O DOS VECES POR DIA A TOMAR AIRE,EN ESTA TOMA ESTAMOS EN LA PINGÜINERA Y PODEMOS VER A UN HELICOPTERO BRITANICO COMO NOS SOBREVOLABA RASANTE.

153. Siendo las 10:25 hs. se inicia un nuevo cañoneo naval, son de 2 fragatas ubicadas al Sud de la península, se interrumpe a las 10:45 hs., a las 10:59 hs. son atacadas por Skyhawks A-4, las fragatas se retiran, una despidiendo humo.

154. Se incorporan al sector 3 equipos SAM-7, 2 son trasladados a Darwin.

155. El 10 de mayo, a las 00:30 hs. se inicia el rutinario cañoneo naval que dura hasta las 04:00 hs., se reinicia a las 08:00 hs. hasta las 09:00 hs., el fuego es sobre las playas que rodean las posiciones, la inteligencia de que disponen los ingleses es poco eficiente. Las fragatas se alejan de la costa para evitar ser blanco de un ataque aéreo desde el continente. En general, la Royal Navy calcula los tiempos para estar en las posiciones de fuego, aprovechando la oscuridad y estar alejada de la costa una hora después de la salida del sol, para no ofrecerse como blanco a ataques de la Fuerza Aérea que sobrevuelan las islas procediendo del continente. Da la impresión de que a las naves les es más fácil la defensa antiaérea en el mar abierto.

156. Se reinicia el cañoneo a las 20:19 hs. Hasta esa hora sólo se tuvo alarma de una incursión en helicópteros que no se verificó.

El 11 de mayo es un día de trabajo de mantenimiento del sistema de armas, equipos auxiliares y de infraestructura de refugios.

158. El cañoneo naval inglés se reinicia el 121140 de mayo por una hora, a las 13:38 hs. Un Harrier sobrevuela la planta Antares de Y.P.F. (Yacimientos Petrolíferos Fiscales). a las 13:38 hs. otros dos efectúan bombardeos de altura fuera del alcance de las piezas, sin precisión.

159. El 13 de mayo es de escasa actividad para la batería, se nos informa que hay una fragata averiada y que nos derribaron dos aviones. Un aterrizaje de Hércules C-130 es abortado por presencia de un PAC de Harrier, mientras manteníamos la protección antiaérea.

160. El 140645 de mayo vuelve a aparecer la luz de la isla Quemada, se detectan dos ecos (Harrier) en vuelo al Norte de la isla. no se los molesta, pero al aproximarse la patrulla se hace fuego sobre la isla, la luz "mala" se apaga, los aviones se alejan. No hay dudas de que hay una conexión entre los aviones y la misteriosa luz.

161. A las 11:41 hs. un Harrier hace bombardeo desde los 6.000 m. de altura, se ordena fuego sabiendo que es sólo demostrativo y bueno para los nervios; se repite la incursión a las 15:30 hs. y a las 17:20 hs. la última con misiles.

Fot X-1

FOTO Nº12

EL JEFE DEL CAMPO DE PRISIONEROS SE ME APERSONO UN DIA Y ME COMUNICO QUE ENCONTRARON A 9 SOLDADOS ARGENTINOS MUERTOS SIN IDENTIFICACION,ERA DE LA OPINION QUE FORMASEMOS UN CEMENTERIO,REUNI A DOS SUBOFICIALES DE EJERCITO,DOS DE MARINA Y DOS DE LA FUERZA AEREA Y DIMOS SEPULTURA A LOS MUERTOS, DEBAJO DE CADA CRUZ EN EL PLANO POSTERIOR SE SEPULTO UN JERPO,DEBAJO DE LA CRUZ FRONTAL SEIS,EL JEFE DEL CAMPO TRAJO UNA TABLA GRABADA A FUEGO Y ME DIJO "MIS SOLDADOS GRABARON ESTO ,UD. LO PONDRIA EN LA CRUZ?,LO LEI Y LE AGRADECI,COLOCANDOLA A DONDE USTEDES LO VEN,DICE:FOR THOSE ARGENTAINS WHO DIED AT THE FALKLANS CONFLICT 1992.(PARA AQUELLOS ARGENTINOS QUE MURIERON EN EL CONFLICTO DE LAS MALVINAS 1992)
LA FOTO FUE TOMADA EN EL MOMENTO DE REUNIRNOS PARA EL RESPONSO QUE REZO EL PADRE PACHECO.LE PEDI AUTORIZACION AL JEFE DEL CAMPO PARA SACAR LAS FOTOS.LUEGO CUANDO LLEGO EL MOMENTO DE EMBARCARNOS AL SAINT EDMOND,LE DIJE AL PADRE QUE SAQUE EL ROLLO DE LA MAQUINA Y LO COLOQUE EN EL COPON DE CAMPAÑA PARA LAS OSTIAS,PUES ESTABA SEGURO QUE CONTROLARIAN LA MAQUINA,COSA QUE OCURRIO Y ASI PUDIMOS TENER ESTAS FOTOS.
DE FURZA AEREA QUEDAMOS 91 PRISIONEROS,ORGANIZAMOS DOS ZONAS PARA DUCHARNOS UNA PARA SOLDADOS Y SUBOFICIALES Y OTRA PARA OFICIALES,LO QUE NUNCA VOY A ENTENDER ES PORQUE HABIA CAMARADAS QUE NO SE QUERIAN DUCHAR.

PEZ 1931 1º B (1128)
s Aires - Argentina

802 - 6900

143. El lanzamiento fue un requero de bombas de explosión retardada, la última explosión se registró a las 02:30 hs. el objetivo fue la batería y la luz de la isla tenía una relación directa con el ataque.

144. A las 08:00 hs. se recibe una alarma roja, el ataque es de un Vulcán, se hizo la evaluación de la corrida del Vulcán solitario, arrojó 17 bombas de 1.000 libras a través de la pista, los cráteres son de un diámetro de 15 m. y una profundidad de 6 m. separado entre ellos por 40 m., no causa víctimas a pesar de que coincide con posiciones del R.I. 25.

145. A las 12:00 hs. se supo que hubo un ataque contra Darwin y que se derribó a un Harrier.

146. El ánimo fue levantado al saberse del hundimiento por un Exocet de la fragata SHEFIELD.

147. El 5 de mayo fue un día de descanso interrumpido por una alarma gris que no se produjo.

148. Desde que se declara la zona de exclusión cada aterrizaje de una aeronave en vuelo desde el continente implica dar una cobertura antiaérea hasta que despega y se pega a la superficie del mar.

149. El 070700 de mayo aterriza un Hércules C-130 con equipos SAM-7 puesto a disposición por la República del Perú, los oficiales a cargo se dirigieron a presentarse al Brigadier Castellano y luego fijan su posición en el sector de la batería. Todo este personal (2 oficiales y 5 suboficiales) es alojados en las instalaciones de la 3a. Brigada. También regresa de Comodoro Rivadavia el Suboficial P. Ledesma con el transformador de la central de tiro reparado.

150. Se procede a solucionar la novedad del Radar, se encuentra que los engranajes gemelos de acero-cobre sufre un barrido de dientes, factor por el cual no se puede gobernar el movimiento azimutal, se sabe que no hay repuestos, el radar queda definitivamente F/S (fuera de servicios).

151. El día 8 de mayo, 07:00 hs. se instala el servicio británico de un PAC, constituido por 2 Sea Harrier. Este servicio cumplía una función complementaria además de buscar "superioridad aérea", hostigaba permanentemente al sector del aeródromo, cada hora y media a dos horas, en especial en horas de racionamiento, iniciaban un bombardeo, era de altura con bombas de 1.000 libras de espoleta instantánea o de retardo indistintamente.

152. El 090115 de mayo se produce fuego naval sobre el aeródromo y pasan aviones detectados pero fuera de alcance en misión de reconocimiento seguramente, se acercan a 20 millas náuticas de la posición, las armas están preparadas.

59'1'52

x2



DR. ROBERTO O. STVRTECKY

FOTO N°14

LLEGAMOS DE PUERTO MADRYN A DONDE NOS DEJO EL BUQUE SAINT EDMOND A EZEIZA EN UN BOING PILOTEADO POR EL GRIG. PAULIK,AL BAJAR ME ENCONTRE CON LA CARA DE MI AMIGO EL DR. HUGO NIOTTI EL CUAL ESTA EN LA FOTO A MI IZQUIERDA AL LADO EL COM BLUMER EN EL EXTREMO DERECHO EL MY GONZALEZ ITURBE Y JUNTO A EL EL BRIGADIER CASTELLANOS.LA BOINA INGLESA QUE USO ME LA ENTREGO EL CAP. MEDICO HUGES AL QUE LE ENTREGAMOS EL HOSPITAL.

118. El Fierro 304, a cargo del C. P. Rivarola hace fuego contra un Harrier que procede de Oeste a Este, el cañón se traba, lo destraba el Cabo Repizzo pero queda aprisionada su mano al reiniciarse el fuego.

119. Se escuchan explosiones en todos los ángulos, la Artillería Antiaérea no deja de hacer fuego, los Harrier pasan muy próximos a la terminal aérea, lo que favorece la acción de las piezas de 20 mm. La acción es observada por el 1er. Teniente Eduardo González desde el Monte Kent, donde realiza funciones de OCAA y expresa "...es impresionante como dispara la Artillería antiaérea".

120. El Fierro 6 se apunta un derribo que festeja con un grito de "VIVA LA PATRIA". Este derribo posteriormente también lo reclamaran las piezas 3 y 8 que también engancharon el blanco (¿.......?)

121. Con los anteojos seguidor óptico (SOI) se puede observar la terminal aérea, un espectáculo lamentable, parece que todo está en ruinas, un hangar está destruido y hay abundancia de humo, se puede presumir que deben haberse producido muchas baja.

122. Se pasa constantemente de alarma roja a amarilla, se saca novedades, una mano seriamente golpeada, (C. Repizzo) y un suboficial con un golpe en los riñones (C.P. Mansilla).

123. A las 13:55 hs. se observan con prismáticos, naves enemigas en el sector sudeste que se desplazan de Este a Oeste. La información no coincide con la inteligencia del Puesto Comando, que estimaba la flota a no menos de un día de navegación, pero el avistaje no es discutible.

124. El Jefe de Batería 1er. Teniente Spath ordena desmantelar todas las carpas para dificultar la observación enemiga y dispone repartir los víveres entre los refugios.

125. El sostén técnico determina que el trabado de los cañones es a causa de un exceso de vaselina en los proyectiles causado seguramente por exceso de celo para asegurar la eficiencia. Se corrige el manipuleo del proyectil. Se trabaja febrilmente mientras se controla el movimiento marítimo que continúa acercándose a la costa; de una de las naves decola un helicóptero con rumbo Norte, por el Este del Faro Náutico de Penbroke y desciende personal a unos 8 km.; otro helicóptero Sea King se instala detrás del faro a unos 6 km

126. Se pasa la novedad a la batería Tiger Cats de Ejército, éstos los tienen a la vista pero fuera de alcance. Finalmente hacen fuego, el proyectil se pierde, es fuego disuasivo.

127. Siendo las 13:15 hs. se recibe alarma "gris" que es una novedad, alarma contra cañoneo naval. El Jefe de Batería dispone

99 1'52

Dr. Sturtecky

"La Sanidad"

Introducción

En casi todos los vuelos de transporte entre CRV y MLV al regreso se trasladaba a los enfermos y heridos. Los tripulantes de esos aviones (casi siempre C-130) eran espectadores involuntarios de las escenas de angustia y dolor de los caídos en combate. Normalmente las historias versan sobre los protagonistas principales del combate. Sin embargo, un tripulante sintió que debía decir algo a aquellos que calladamente, sin estruendos, sin declamaciones, se dedicaron a salvar vidas. Lo que sintió lo tradujo en los siguientes párrafos:

Médicos del aire

"No es común en nuestros días tanta sobriedad ante el deber cumplido.
No figura en nuestro juramento Hipocrático.
Pero Vosotros, Médicos del Aire, subisteis a las máquinas como si fuera el hecho más natural del mundo; para acompañarnos, para atender a los heridos y para ennoblecer aún más ese sacerdocio, motivo de una vida tan digna.

Yo os he visto dominar el temor que nos producía "peinar las olas" de nuestro mar invadido por fragatas y también os he visto trabajar con esa calma que solo pueden sentir aquellos que cumplen con algo más de lo que juraron por Dios y por la Patria.

Vuestro esfuerzo quizá no figure en los anales de esta guerra.
Pero así se escribe la historia, con páginas de olvido, con héroes anónimos.

Dichosos vuestros hijos que crecerán a la sombra de tanta vocación profesional y de tanto amor por la persona humana."

No sabemos quién escribió estas palabras de reconocimiento, pero al leerlas nos sentimos motivados para investigar e incluir en esta historia un anexo dedicado al relato de la participación de la Sanidad Aeronáutica en Malvinas.

Antecedentes

Durante los diez años previos a Malvinas, la FAA sustentó el profesionalismo de sus hombres. "Preparándonos para la guerra" es la forma como contribuiremos al mantenimiento de la paz. Esta premisa se cumplió en todas las especialidades, incluso en la Sanidad Aeronáutica.

cs.1.67

La Dirección General de Sanidad Aeronáutica (DGSA) adiestró su personal médico y paramédico optimizando la Sanidad en operaciones. Además, adquirió un Hospital Reubicable que incentivó al personal de Sanidad a intensificar su adiestramiento en ambiciones lo más parecidas posible al ambiente de combate. El Brigadier D. Enrique Irgans, ex Director de Sanidad, refiriéndose al Hospital Reubicable expresa: - *"En 1980 se comenzaron los estudios de la necesidad de un medio para atender bajas en masa y la obtención de los medios financieros para adquirir un Hospital Reubicable, completo y complejo, transportable por C-130 Hércules, o por vía terrestre. El objetivo era actuar en el lugar donde se produjeran bajas en masa y poder tratarlas eficientemente en el tiempo más corto posible (accidentes de aviación, terremotos, inundaciones, accidentes de ferrocarril, etc.) o combates como se dio en 1982, con Malvinas.*

condiciones

Supimos de la posibilidad de obtener fondos del Ministerio de Salud Pública, para uso de este tipo de equipo en forma nacional, con iguales objetivos. Anteriormente el Sr. López Rega, había comprado pequeños móviles para tratamiento, parecidos a casas rodantes, de los cuales algunos se donaron a Uruguay y a otros países, que demostraron falencias y grandes limitaciones. Todos desaparecieron. El Ministerio, luego de algunos trámites aceptó financiar el Hospital Reubicable.

Nos enteramos de unidades construidas sobre camiones en Francia, incluso se filmó una película con el actor Alain Delon, usando como médico ese tipo de Hospital Móvil, en la ficción. Se diseñaron estrechos, pues las cabinas eran rígidas y de tamaño en general pequeño, muchos camiones y caro.

Fuimos en una comisión, presidida por el DGSA a USA, a buscar algo que se asemejara a nuestras ideas, necesidades y presupuesto. Hubo una firma que ofrecía algo parecido a los franceses, otras montadas sobre carpas y luego surge la Empresa Broondswik que construye cabinas de ILS, protecciones de antenas de radar, de trompas de plástico del B-2 y otras tareas para USAF. Nos ofreció, un tipo de módulos y se nos pidió que pensáramos con qué elementos debían estar equipados para su despliegue. Tuvimos que proyectar con ellos esos módulos, y ver su factibilidad, posible eficiencia y utilidad. Hasta requerimos, en detalle, tipo de material quirúrgico, odontológico, oftalmológico, vajilla, ropa, etc...era necesaria.

Al finalizar la tarea, constatamos que el presupuesto era aceptable y la adopción del sistema por módulos le dio gran resistencia, eficiencia en el rápido armado y durabilidad. Hoy, 16 años después, fue enviada a Mozambique en alquiler y, según me informan fue de gran utilidad y no se dañó prácticamente nada. En este momento ante problemas de electricidad un Grupo Electrógeno trabaja en el Hospital Aeronáutico Central y se ha facilitado en préstamo, partes a Hospitales del Estado, incluso el quirófano esterilizado.

Con el prototipo proyectamos 11 módulos. Cada uno es del tamaño de un Conteiner para traslado de barcos, de materiales. El tamaño básico es de 6 x 3 x 3 mts.

CS. 68

Se le adosó a cada lado paneles desplegables que solo era necesario abrirlos, para unir herméticamente sus partes, formando cada uno, una habitación de 6 x 6 mts., sin otro soporte como columnas, riendas o sogas, lo que permitía casi todo tipo de diseño y distribución.

La disposición de los módulos ideados fue:

** MÓDULO Nº 1: Grupo electrógeno (uno alimentaba todo el hospital) y Filtro de Agua de arena de gran capacidad de agua y filtración.*
** MÓDULO Nº 2: Un segundo grupo electrógeno y filtro para emergencias.*
** MÓDULO Nº 3: Cocina completa, para alimentar a más de 200 personas, de acero inoxidable, con equipo completo.*
** MÓDULO Nº 4: Rayos X, y material de oftalmología, especial para uso civil.*
** MÓDULO Nº 5: Terapia Intensiva.*
** MÓDULO Nº 6: Internación.*
** MÓDULO Nº 7: Internación.*
** MÓDULO Nº 8: Laboratorio y odontología.*
** MÓDULO Nº 9: Esterilización.*
** MÓDULO Nº 10: Sala de operaciones.*
** MÓDULO Nº 11: Comedor, u otros usos.*

4 (cuatro) tanques de plástico de material resistente
2 (dos) de agua, 2 (dos) de combustible de 2.000 lts., aprox.
4 (cuatro) juegos de ruedas para moverlos en el terreno.
2 (dos) crickets para elevar los módulos a la altura de la plataforma de los C-130.

Todos estos equipos venían completos para operar en el terreno, con vajilla, ollas, camas, ropa de cama, frazadas, material de cirugía, etc. Para internaciones cortas se disponía de dos carpas.

Dos de estos módulos y un juego de ruedas se podía trasladar en un C-130, más una grúa. Por lo tanto eran necesarios 6 vuelos de C-130 para llevar el Hospital Completo en ese tipo de avión. También se podía llevar sobre camiones o con las ruedas a distancias no muy alejadas.

A fines de 1981 se había demostrado, desplegado al Señor Cte. en Jefe, Brigadier Graffigna. Al no haber lugar disponible para alojar ese Hospital, la D. G. Sanidad logró que la I Brigada Aérea cediera 4 barracas TIC fuera de uso, con las cuales se construyó un pequeño hangar, que poseía una Jefatura, baño, arriba de ella un depósito, se fabricó como una cuna para recibir cada módulo, apoyado sobre ruedas y cortos rieles, lo que permitía moverlos empujándolos a mano. En la amplia entrada se instaló una grúa, montacargas, para poder levantar los módulos para mantenimiento o subirlos a camiones para transporte a cualquier lado o llevarlos a la pista hacia los C-130.

C5.1.69

En un máximo de dos horas sacábamos todos los módulos, y los entregábamos sobre los C-130. En síntesis, en 6 ó 7 horas de recibida la orden, se podía desplegar todo el Hospital Reubicable, dependiendo del adiestramiento del personal. Pensamos que en general, no se usaría todo el Hospital, a exepción de grandes desastres o terremotos.

Poseía todo el equipamiento técnico necesario para un Hospital en operaciones. Disponía de agua potable, cocina amplia, baños, derivaciones a pozos ciegos, sala de operaciones completa y esterilizada, aire acondicionado en todos los ambientes, sillón de odontología y su equipamiento, oftalmología, internación con baños completos, terapia intensiva y Rx, etc...

Antes de la guerra, se expuso en la Rural y en la cancha de Polo en Palermo. Se concurrió a poblaciones aisladas a prestar apoyo sanitario a por lo menos diez lugares, en el país. Fuimos a La Rioja, un pueblo llamado Domínguez, en el que solo se llagaba a caballo o burro o en helicóptero, se llevó uno de los módulos (transportado en helicóptero de dos palas, no me acuerdo el nombre).

El Hospital demostró ser autosuficiente en la guerra y en el apoyo a la población diseminada en el País."

Con el fin de standarizar los requerimientos de insumos médicos a tener en cuenta en los despliegues se conformaron los siguientes módulos:

EM 15
BEM 25 ⟶ EXPLICACIÓN DE CADA UNO Botiquín de evacuación médica para 25 personas
ENH 70

Todos ellos permanecían almacenados en los depósitos de movilización del Grupo Abastecimiento ubicado en El Palomar.

En enero de 1982 una moderna flota de ambulancias reemplazó las antiguas Mercedes Benz ya obsoletas.

Durante los años 1980 y 1981 la DGSA participó en múltiples operativos de despliegue sanitario en diferentes escenarios de la geografía argentina. La FAA siempre tenía en mente la posibilidad de bajas en masa. Ya sea por accidentes de aviación, manipulación de armamentos, bombas, calderas, desastres naturales, etc.

En cada inspección a los Servicios de Sanidad de las unidades militares y aeropuertos, se hacían prácticas simulando accidentes con más de 10 bajas. Se enseñó a hacer *"triaje"* y a emplear el personal de sanidad disponible para tratar de salvar la mayor cantidad de heridos. Todo el personal de sanidad fue instruido en *primeros auxilios*. Se crearon *kits* que producían sensación casi real de heridas sangrantes. Se utilizó un muñeco *"Little Ann"* para resucitación respiratoria. Se emplearon videos sobre operaciones de combate para instruir al personal para atender bajas en el terreno. Se organizaron las cabinas

CS, 1, 70

de los *aviones C-130, F-28, F-27 y Twin Otter* como transportadoras de camillas y heridos. En coordinación con el EMC se construyeron camillas tipo *Jusinfa* normalizadas y aptas para usarlas en todo tipo de medio (área naval y terrestre).

El año 1982 encontró a la DGSA preparada para todo tipo de eventos.

Las operaciones

La planificación de la recuperación de las Islas Malvinas se realizó guardando el máximo *secreto*. Excepto los oficiales designados para la mencionada planificación, ningún otro personal conocía la intención de la JCJ de recuperar las Islas Malvinas, por esta causa no existieron tiempos para adiestrar. La DGSA estaba lista para actuar ante la posibilidad de que se produjesen *bajas en masa* ya sea en la propia Fuerza o en la Nación en situación de paz.

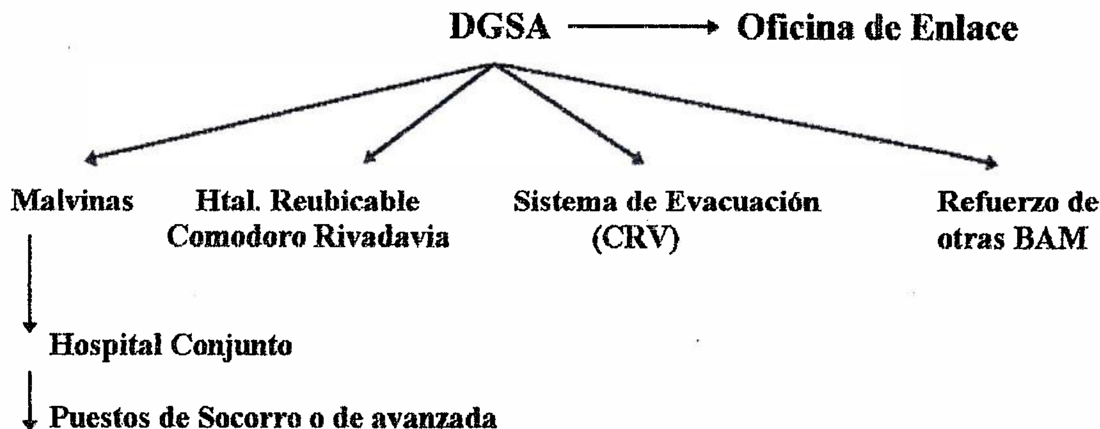
Al producirse las operaciones, los médicos, paramédicos y enfermeros reaccionaron *naturalmente. Estaban preparados.*

Organización y despliegue

Para facilitar la comprensión del relato creemos necesario explicar antes de continuar con los hechos cronológicos, que la DGSA, a instancias del CAE, elaboró un planeamiento (Anexo Sanidad) que en general con muy pequeñas variantes, respondía al efectuado durante el año 1978 (Caso Chile).

Entre las variantes más significativas podemos mencionar las relacionadas con el Hospital Conjunto Malvinas, el Hospital Reubicable de CRV y los vuelos de evacuación entre MLV y CRV.

Pasado el 2 de abril de 1982 la DGSA atendió los requerimientos de la FAS (Fuerza Aérea Sur) de acuerdo con el siguiente esquema:



CS. 1. 71

Componente Aéreo de Malvinas. A las 04:10 aterricó en la pista de MLV un C-130 con el siguiente personal:

- ***Mayor D. Fernando Espiniella (E. Méd.)***
- ***Mayor D. Juan R. Martín (E. Méd.)***
- ***Mayor D. Roberto O. Sturtecky (E. Odont.)***
- ***Primer Teniente D. F. Miranda Abos (E. Méd.)***
- ***Primer Teniente D. Alberto Fernández (E. Bioq.)***
- ***Suboficial Auxiliar Carlos Ortíz (Enf.)***
- ***Cabo Principal Osvaldo Quiroga (Enf.)***

que, previa presentación al Brig. Castellanos procedieron a relevar el terreno, edificios, materiales existentes, medios de movilidad, carpas y comunicaciones. Quisieron nuclearse bajo un estandarte que los identificara. Así nació el CONEJO ALADO EN OPERACIONES. Fig 1

Posteriormente el My. Espiniella visitó el Hospital inglés de Malvinas, y llegó a la conclusión de la escasa utilidad del mismo en el caso de desarrollarse acciones bélicas. Inmediatamente inició el planeamiento de campaña de Sanidad para atender la máxima cantidad de heridos. De ese planeamiento surgieron requerimientos al Cdo. de la FAS y a la DGSA, de médicos cirujanos, traumatólogos, anestecistas, enfermeros y camilleros, y material médico quirúrgico incluídas ambulancias. Se estableció asimismo el organigrama de Sanidad de la FA en Malvinas.



CS.1.72

El 12 de abril, el Cdo. de la FAS ordenó el traslado del Hospital Reubicable y 10 ambulancias a CRV, sugiriendo al Componente Aéreo de Malvinas ~~incluyera~~ del (1) planeamiento el traslado del Hospital Reubicable. (1) excluya del

El 13 de abril, el My. Espiniella promovió una reunión con el personal médico de Ejército y ARA. La misma se realizó en un edificio escolar que Ejército utilizaba como Hospital. Los profesionales del arte de curar, rápidamente comprendieron que era indispensable aunar esfuerzos, unificar personal y material de las 3 armas.

El razonamiento lógico, el sentido común, el profesionalismo y el deseo ferviente de *"servir"* en la forma más eficiente posible motivó a nuestros médicos a organizar la Sanidad en Malvinas en forma conjunta. Cada fuerza aportó todo lo que tenía y así se constituyó *"naturalmente"* el *Hospital Militar Conjunto*. cuyo Director fué el Teniente Coronel Medico Enrique Mariano Ceballos. (1)

El 14 de abril ya funcionaba en ese Hospital un banco de sangre a cargo del 1° Ten. Bernardez (Escalafón Bioquimico) de la FAA.

Dado que la FAS había ordenado la creación de la Base Aérea Darwin y había considerado que ambas Bases Aéreas, la de Pto. Argentino y la de Darwin, se constituirían en Objetivos Primarios de la Fuerza Aeronaval enemiga el My. Espiniella y su equipo comenzaron a prever personal y material para crear Puestos de Socorro lo más próximo posible a ambas Bases Aéreas.

En el interin se habían detectado casos de gastroenterocolitis en el 40% del personal militar del aeropuerto, especialmente entre el Grupo de Operaciones Especiales de FA (GOE). Se les aconsejó no ingerir agua de deshielo o de lluvia o de otros lugares que no fuese la proveniente de la planta de agua potable de la ciudad. Muestras del agua utilizada por el ~~602~~ GOE fue enviada al continente (Provincia de Chubut). Se detectaron gérmenes del tipo *Estreptococus Faecalis y Escherichiacoli.*

Se proveyó al GOE comprimidos de *Clorisan* en cantidad suficiente para la potabilización del agua. Consecuentemente desaparecieron los episodios de diarrea.

En general, el agua de Malvinas no era potable por ser de un elevado índice de alcalinidad se recomendaba usarla sólo para lavado. El agua potable era traída de la ciudad en un tanque cisterna.

La mayoría de las unidades de Ejército no remitió al HMC las muestras de agua solicitadas para su análisis.

El HMC se constituyó con el personal que figura ~~en~~ ~~la siguiente~~ a continuación:
copiar Tabla XVII del libro "La Medicina en la guerra de Malvinas"
" " XVIII " "

pasarlo a la pag 19.

CS.1.73

En el continente la FAS había ordenado que el Hospital Reubicable se instalara definitivamente en CRV y se constituyera en interlocutor a todos los efectivos del Hospital Conjunto de Malvinas. Asimismo se ordenó que se organizara el Grupo de evacuación aeromédica.

En Malvinas el 16 de abril, el MY. Espiniella ordena el traslado a Darwin del siguiente personal para que constituyan un Puesto de Socorro:

- 1° Ten. Miranda Abos (E. Médico)
- 1° Ten. Beraner (E. Médico)
- Suboficial Aux. Beranek (E. Médico)
- Cabo Principal Sosa.

Asimismo, coordina la construcción de un helipuerto (plataforma) frente al HMC (Hospital Militar Conjunto).

El 18 de abril, la Sanidad Aeronáutica logró poner en funcionamiento en Hospital Reubicable en CRV y el Hospital Militar Conjunto en Malvinas. Los servicios de este Hospital se habían estructurado de la siguiente manera:

a) Guardia Médica
b) Sala de recepción y clasificación de heridos
c) Sala de yesos
d) Salas para internados
e) Sala para terapia intensiva
f) Quirófanos
g) Esterilización
h) Sala para radiología
i) Odontología
j) Laboratorio
k) Hemoterapia
l) Farmacia
m) Depósito de farmacia
n) Helipuerto
ñ) Playa para ambulancias
o) Depósito para cadáveres
p) Cocina

a) GUARDIA MÉDICA: Funcionaba en un local de 2 x 3 mts. cercano a la puerta de entrada principal del HMC. Se lo utilizaba además, como consultorio externo. Estaba a cargo de un Subteniente médico y AOR médicos de Ejército, quienes efectuaban curaciones simples y atenciones de consultorio externo; en casos de duda requerían la presencia de especialistas disponibles o de los médicos más antiguos. Además de los tratamientos expuestos se realizaban nebulizaciones y colocaban inyecciones.

CS. 1. 74

b) SALA DE RECEPCIÓN Y CLASIFICACIÓN DE HERIDOS: Se instaló en un salón del edificio (salón de actos) de 10 x 5 mts. que se dividía por una puerta corrediza en dos locales de 5 x 5 mts. En uno de estos locales se efectuaba la recepción de heridos y en otro se instaló el quirófano.

La sala de recepción y clasificación tenía otras dos puertas; una de ellas daba al exterior de una sala para internados y la otra que daba al exterior se constituyó en playa de ambulancias para recepción de heridos.

Los heridos eran distribuidos por los equipos de recepción y clasificación correspondientes, donde se les realizaba en diagnóstico y se hacía en tratamiento de urgencia de las heridas (detención de hemorragias, inmovilización de fracturas y luxaciones, tratamiento del shock, canalizaciones, etc...) y luego eran trasladados al quirófano o a la sala de internados.

c) SALA DE YESOS: Se ubicó en un ángulo de la sala de recepción y clasificación de heridos.

d) SALA PARA INTERNADOS: Se dispusieron 6 locales de 3 x 3 mts. con seis canillas cada una y un salón de 10 x 4 mts. con capacidad para 100 canillas para la internación de heridos y enfermos; estos eran instalados en camillas y catres de campaña.

e) SALA PARA TERAPIA INTENSIVA: Se instaló en un local de 3 x 5 mts. donde se ubicaban 8 camillas, internándose allí a los heridos más graves (tenía en inconveniente de tener el piso con *moquete*).

f) QUIRÓFANOS: Funcionaban en una de las mitades del salón de actos cubriendo una superficie de 5 x 5 mts. Previo a su funcionamiento se limpió y pintó en su totalidad (paredes, techo y piso). Se ubicaron 8 mesas para cirugía, 7 eran mesas de madera, las cuales se acolcharon y cubrieron con sábanas estériles y una mesa metálica articulada provista por la FAA. En otros dos locales de 3 x 2 mts. se instalaron otros tantos quirófanos con una mesa de cirugía cada uno. (Fig 2)

La cantidad de mesas quirúrgicas cubrió las necesidades requeridas, pero se necesitaron mayor número de instrumentistas.

Como encargados de quirófanos se dispuso de dos enfermeros de Ejército que conocían en detalle el material y el funcionamiento del quirófano; posteriormente personal subalterno de la FAA se entrenó turnándose para desempañarse como auxiliar de quirófanos.

g) ESTERILIZACIÓN: Se instaló una estufa a seco frente al quirófano. Su puesta en funcionamiento lo hizo un personal civil enviado por la DGSA; hasta ese entonces el material quirúrgico se esterilizaba en su totalidad, en el Hospital Civil.

CS.1.75

El envío del material descartable por parte de la FAA solucionó dos problemas: el primero, la escasez de lencería quirúrgicos (camisolines, barbijos, botas, guantes, gorros campos) y el segundo, el utilizar la esterilizadora exclusivamente para la sala de cirugía.

h) SALA PARA RADIOLOGÍA: La sala se instaló en una sala de 2 x 2,50 mts. Como mesa radiológica se utilizó una mesa de madera. Las placas en su mayoría fueron provistas por la FA. Se contaba con dos equipos portátiles de radiología, uno provisto por el Ejército y otro por la FA. Eran operados por el Suboficial auxiliar García y el Cabo 1° Saldivia, ambos pertenecientes a la FAA, colaborando con ellos un Cabo 1° de Ejército.

i) ODONTOLOGÍA: Funcionaba en un local de 3 x 2 mts.; el material fue provisto por la FAA y Ejército. La asistencia estaba a cargo del My. Stvrtecky de la FA y el Cap. Cordero del Ejército. El asistente era un soldado de Ejército. El servicio funcionaba las 24 hs. del día organizado en turnos de 12 hs.; las primeras 12 hs. del día eran cubiertas por el oficial de la FA, y las 12 hs. siguientes por el oficial de Ejército. Dada las circunstancias que el oficial de FA era especialista en cirugía maxilofacial, las prestaciones odontológicas de patología no quirúrgica eran tratadas en segunda prioridad cuando se requería la presencia del especialista para la atención de traumatizados maxilofaciales.

PRESTACIONES ODONTOLÓGICAS (Hospital Interfuerzas)

ARMA	JERARQUÍA	OBTURACIONES	EXTRACCIONES	CIRUGÍA	TARTRECTOMÍA	TRABAJOS VARIOS	TRAUMATISMOS BMF
Ejército	P. M. Superior	30	34	—	6	20	
	P. M. Subalterno	28	60	3	10	33	—
	P. Soldados	55	176	9	4	50	25
	P. Civil	—	—	—	—	—	—
Marina	P. M. Superior	7	3	—	2	5	—
	P. M. Subalterno	6	11	—	5	9	10
	P. Soldados	2	50	—	10	8	—
	P. Civil	—	—	—	—	—	—
Fuerza Aérea	P. M. Superior	1	2	—	—	1	—
	P. M. Subalterno	7	11	—	—	8	4
	P. Soldados	4	4	—	—	14	—
	P. Civil	1	—	—	—	—	—
Británicos						2	1
Totales		**141**	**351**	**12**	**37**	**150**	**40**

En la tabla se pueden observar las prestaciones realizadas. En la columna "obturaciones" se agrupan tanto las temporarias como las definitivas, realizadas en amalgamas o silicatos.

En la columna "cirugía" se agrupan tanto extracciones de piezas dentarias ~~relevadas?????~~ retenidas ya que los traumatismos BMF se agrupan en la columna correspondiente. x

CS, 1.76

En la columna "trabajos varios" se agrupan todos los pasos intermedios de tratamiento o drenajes de procesos.................... odontogénicos.
flegmonosos

Durante la etapa bélica se dio prioridad a la atención de heridos lo cual modificó el ritmo de prestaciones odontológicas ya que el odontólogo general pasó a formar parte del equipo de recepción y clasificación de heridos, y el odontólogo cirujano formó parte de un equipo BMF y de otro de traumatología.

A pesar de lo expuesto, se siguieron manteniendo los turnos en odontología condicionados únicamente por la llegada de heridos.

Los heridos a nivel buco-maxilofacial se originaron en las siguientes causas y cantidades:

- Quemados: 1
- Fracturados: 3
- Proyectiles y esquirlas de bombas: 25
- Misiles: 4
- Contusiones: 7

Total:.................................40

Algunos heridos completaban su tratamiento en el Hospital, otros recibían las últimas atenciones en el continente. La necesidad de dejar quirófanos libres, impuso la tarea de evacuar al continente la máxima cantidad posible de heridos de todo tipo; de esta manera se podía mantener con vida a los más comprometidos.

j) LABORATORIO: Funcionaba en un sector de la sala de terapia intensiva. Se efectuaban los siguientes análisis: Hemograma completo, eritrosedimentación, glucemia, uremia, transaminasas, fosfatasas alcalinas, bilirubinemia, colesterolemia, orina completa y urocultivos, utilizando para este fin las estufas para cultivo del Hopital Civil.

Todo el material de laboratorio fue provisto por la FAA.

Por conocimientos técnicos las tareas estaban, en su mayor parte, a cargo del 1° Ten. A. Fernández, con quien colaboraba un bioquímico de la Armada. ---> y los de Ej ?

k) HEMOTERAPIA: Estaba a cargo del 1° Ten. Fernández, contándose con 2 heladeras de 11 pies cúbicos cada una.

l) FARMACIA: Se ubicó en un local de 5 x 3 mts.; la mayor parte del material fue provisto por la FA. recibiéndose, además, donaciones de los laboratorios *Roemmers* y *Promeco* como así también del INTA y de Civiles. La cantidad de medicamentos y material de cirugía fue suficiente para los tratamientos instituidos. La farmacia estaba a cargo de un Cap. de Ejército.

m) DEPÓSITO DE FARMACIA: Se usó para tal fin la carpa en la cual se guardó el material de los EM 70.

cs. 1.78

n) HELIPUERTO: Se acondicionó un terreno en el predio aledaño al Hospital con el asesoramiento del My. Posse del Escuadrón Helicópteros de la FA, utilizándose una topadora de Ejército siendo balizado por personal de la FA (balizamiento eléctrico).

ñ) PLAYAS PARA AMBULANCIAS: Se contaba con una playa de estacionamiento de ambulancias situada sobre la puerta principal del HMC; acondicionándose un patio interior como playa para carga y descarga de heridos.

o) DEPÓSITO PARA CADÁVERES: Se utilizó una carpa que se instaló en los fondos del HMC. Los cadáveres eran envueltos, al principio, con un plástico semi-transparente, que se unía con tela adhesiva; posteriormente se recibieron fundas de plástico blanco opaco con cierre automático. Finalmente los cadáveres eran enterrados en el cementerio local, en un sector dispuesto por el personal militar. Los odontólogos de la FA y Ejército y el Bioquímico de Marina se encargaban de los entierros del personal de sus respectivas armas.

p) COCINA: Se disponía de una cocina propia dentro del Hospital, que formaba parte de las instalaciones del edificio siendo las tareas culinarias realizadas por personal de Ejército.

q) DISTRIBUCIÓN DEL PERSONAL: Al desplegar parte del personal militar de la FA a Darwin, se envió personal de sanidad compuesto por dos médicos (1° Ten. Miranda Abos y 1° Ten. Beranek y dos enfermeros (suboficial Aux. Pérez y Cabo P. Sosa).

En Pto. Argentino el personal de Sanidad se distribuyó de la siguiente forma:

- HOSPITAL MILITAR CONJUNTO:

* My. D. F. Espiniella (Recepción y clasificación de heridos - Terapia Intensiva - Gastroenterología - Clínica Médica)
* My. D. J. Martín (Recepción y Clasificación de heridos - Urólogo - Cirujano)
* My. D. R. Stvrtecky (odontólogo - Cirujano máxilo-facial - Búsqueda, acondicionamiento de cadáveres)

* Traumatólogo: 1° Ten. G. Revol ó 1° Ten. O. Oudkerk (rotativos)
* Cirujano: Cap. R. Loncharich o 1° Ten. C. Bianconi (rotativos)
* Anestesista: P. C. R. Morales o 1° Ten. B. Fonceca
* Clínico: Cap. R. Fernández Reuter o 1° Ten. A. Borraccio o 1° Ten. E. Almitrani.

El Suboficial auxiliar Rosales se hizo cargo de una de las ambulancias de Ejército.

CS. 1. 79

El Suboficial García era el encargado de radiología , y en muchas oportunidades colaboraba el C. P. Saldivia cuando no estaba de turno en el PUSO (Puesto de Socorro)

- PUESTO DE SOCORRO:

Se constituyeron equipos que hacían turnos de 24 hs. y descansaban las 24 hs. siguientes, salvo que las necesidades hicieran requerir de sus servicios como ocurrió desde el día 11 AL 14 de junio inclusive.

Los equipos estaban integrados de la siguiente manera:

2 médicos: Clínico (Cap. F. Reuter - 1° Ten. Borraccio - 1° Ten. Almitrane)
Cirujano o Traumatólogo (Cap. Loncharich - 1° Ten. Revol - 1° Ten. Oudkerk - 1° Ten. Bianconi)

3 enfermeros: Suboficial Aux. Ortíz - Cabo P. Llucarelli - C. P. Quiroga.
C. P. Albert - C. P. Saldivia - C. 1° Campos.
C. P. Fullheringer - y dos enfermeros de ejército - S. A. Rosas y S. P. Olivo)

4 camilleros:

- PERSONAL DE EVACUACIÓN AEROMÉDICA:

La cantidad de heridos a evacuar determinaba el personal de evacuación. por cada 6 o 7 pacientes se disponía de:

1 Oficial (My. Espiniella - My. Martín - My. Stvrtecky)
1 Enfermero (personal que estaba de descanso)
2 camilleros.

- PUESTO DE SOCORRO: foto 3

Se procedió a instalarlo detrás de una loma a 200 mts. del edificio del Aeropuerto, de tal modo que uno de sus lados quedaba protegido por el accidente geográfico natural y a otro de los lados se lo cubrió con parantes y tierra.. Se solicitaron bolsas de arena para completar el refugio o cobertura, las que fueron provistas en muy escasa cantidad (aproximadamente 30) de un total de 400 que eran necesarias. En el techo de la carpa instalada se colocó una bandera blanca con la cruz roja, con unas dimensiones de un metro de lado; posteriormente los delegados de la Cruz Roja Internacional informaron que a más de 1.500 mts. de altura sólo son visibles las cruces de más de 10 mts. de lado.

El PUSO contaba con todos los materiales necesarios para la recepción de bajas del Aeropuerto y su clasificación. Se efectuaba el primer auxilio necesario y luego se evacuaba al H.M.C..

(5.1.80

Se disponía de 30 camillas, tubos de oxígeno, cajas de curaciones, canalización y traqueotomía, férulas, etc..

Se dotó al puesto de luz eléctrica y dos calefactores a combustible líquido.

Dejamos constancia que la única carpa que no fue destruida durante el período que abarcó el conflicto (prebélico, bélico y postbélico) fue la que se montó para que funcione como puesto de socorro.

- REFUGIO:

Fue instalado al lado del PUSO. Al principio fue bastante precario dada la debilidad de algunas de sus paredes y techo (madera, lona y tierra) y el no haberse provisto de bolsas de arena para una buena defensa. Posteriormente, a mediados de Mayo se mejoró su instalación con vigas y paneles metálicos para pista que le dieron mayor solidez y capacidad. (Es necesario instruir al Personal de Sanidad para la construcción de refugios).

-AMBULANCIAS:

Las ambulancias enviadas demostraron ser aptas para el terreno de las Islas Malvinas merced a su doble tracción. Tienen el inconveniente de su alto consumo de combustible que en situación de escasez limitan su accionar.

Por indicaciones de la Cruz Roja Internacional las mismas deben estar totalmente pintadas de blanco y con la cruz roja que abarque todos sus lados.

Sólo se pudo pintar una de las ambulancias de las dos provistas. (Todo el Personal de Sanidad debe saber conducir los vehículos provistos).

- HELICÓPTEROS:

Se dispuso de dos helicópteros sanitarios provistos por Ejército con su correspondiente tripulación. En caso de evacuación se disponía de un médico que rotaba por arma y por misión. Cuando se intensificó el bloqueo aéreo, la evacuación por helicóptero fue nula. En muchas oportunidades los heridos o enfermos eran llevados al H.M.C. por helicópteros de los destinos de origen de los pacientes. Se considera necesario dotar a Sanidad en campaña, de la cantidad de helicópteros necesarios para uso sanitario exclusivo según fija los reglamentos del Comité Internacional de la Cruz Roja.

- PROCEDIMIENTOS MÉDICOS - QUIRÚRGICOS EN EL TEATRO DE OPERACIONES

Las heridas observadas durante el conflicto fueron en su casi totalidad producidas por armamento de artillería (tanto de tierra como naval)

CS. 1., 81

Antes del comienzo de hostilidades los heridos de bala que se recibieron fueron propia tropa o posiblemente auto-inflingidas. La mayoría de los heridos que llegaban al HMC presentaban lesiones de miembros tales como: fracturas cerradas o expuestas únicas o múltiples - desgarro de partes blandas, piel, músculos - amputaciones traumáticas, dedos, pies, manos - lesiones vasculares, sección - lesiones tendinosas, sección - lesiones nerviosas, sección.

También se observaron lesiones y heridas del tronco (hemo-torax, hemo-neumotorax, perforación de vísceras huecas, hemoperitoneo - heridas de vísceras abdominales, hígado, riñón, vazo)

Las heridas cerebrales y globos oculares fueron muy escazas; las quemaduras también se observaron en muy pocos casos y fueron de grados A o AB poco extensas.

Se trataron aproximadamente 40 traumatismos a nivel buco-maxilo-facial, la mayoría de los casos fueron por esquirlas y heridas contusas.

El tratamiento de las bajas en el PUSO fue muy satisfactoria merced a la rápida y eficiente asistencia médica y el contar con los elementos necesarios para tal fin.Los heridos de las Fuerzas de Ejército y Marina de posiciones alejadas al PUSO de la Fuerza Aérea muchas veces eran trasladados al HMC sin habérseles efectuado el primer auxilio.

Los heridos de Darwin fueron trasladados en helicópteros al HMC. Las bajas se recibían en la sección *"Recepción y Clasificación de heridos"* por cada uno de los equipos correspondientes (un médico, un enfermero y un AOR Médico). En el ambiente calefaccionado, al herido se le cortaba la ropa, se hacía el diagnóstico y se le realizaba el tratamiento correspondiente a sus lesiones. Si el paciente presentaba sección de vasos, perforación de visceras huecas o signos de hemorragias abdominales, se lo trasladaba en forma urgente al quirófano. En otros casos (p. ej. fractura expuesta) el paciente era tratado hasta compensar el shock y luego de compensado era intervenido; administrándosele en el interin suero antitetánico, antibiótico y, de ser necesario se hacían placas radiográficas, etc.

El criterio seguido en cirugía fue el de ser lo más conservador posible.

De los 1.200 heridos y enfermos internados asistidos, es de destacar el muy bajo índice de complicaciones mientras estuvieron internados en el HMC; no hubo infecciones sobre agregadas en ningún caso y la mortalidad fue ínfima. (Un pacientew falleció en el post-operatorio de un hemo-neumotorax con evisceración abdominal y estallido de vazo, y otro paciente murió en el post-operatorio por amputación de masa musculas en ambos muslos y de músculos de la región glútea. No hubo, en general, problemas psiquiátricos.

Los pacientes con heridas leves, (lesiones leves por esquirlas, paqueñas fracturasa o fracturas cerradas e inmovilizadas) eran derivados al Hospital Civil donde quedaban a cargo de uno o dos Tenientes Primeros de Ejército y todos los días se controlaba el tratamiento y evolución de los mismos.

CS.1.82



El resto de los pacientes (la mayoría) quedaban internados en el HMC.

Por medio de Ejército se alquiló una casa a 50 mts. del HMC para internación de pacientes o heridos leves. Las bajas asistidas en las últimas 72 hs. fueron alrededor de 400, cifra que hubiese superado la capacidad de internación del HMC de no haberse contado con el H. Civil y la casa mencionada.

El 18 de abril, el My. Espiniella se trasladó a Darwin para verificar e inspeccionar el Puesto de Socorro allí instalado.

El 19 de abril, el Director General de Sanidad Aeronáutica Br. Irgam se trasladó a Malvinas para controlar la organización y funcionamiento del HMC de Malvinas.

El 20 de abril, se produjeron casos de *parotiditis* en Darwin que fueron evacuados al continente.

El 21 de abril, se recibió importante cantidad de material sanitario que se distribuyó entre los puestos de socorro y el Hospital Militar Conjunto.

El 22 de abril, Arribó a Pto. Argentino más personal sanitario:

1) Cap. D. Jorge Fernández Reuter
2) Cap. D. Rubén Loncharich
3) 1° Ten. D. Gustavo Revol
4) 1° Ten. D. Antonio Borraccio
5) S. A. Carlos Rosales
6) S. Aux. Eduardo García
7) C. P. Carlos Saldivia
8) C. P. José C. Albert
9) C. 1° Pedro Campos
10) C. 1° Jorge Fulleringer
11) Pers. Univ. I. Raúl Morales
12) Ocho soldados camilleros

copiar tablas ← mencionadas en pag 10

El 23 de abril, comenzó la instalación de la carpa del Puesto de Socorro y la construcción aledaña de un refugio. Se inició simulacro de tratamiento de bajas en masa.

El 24 de abril, Se completó la instalación del Puesto de Socorro.

El 25 de abril, Se detectaron casos de *Hepatitis viral* en personal de soldados de Ejército que fueron evacuados al continente. En forma diaria continuaron los simulacros de tratamiento de bajas en masa.

El 26 de abril, se completaron los quirófanos, laboratorio y salas de radiología del HMC.

CS, 1, 83



El 27 de abril, se planificó en funcionamiento del Puesto de Socorro con personal de guardia de 24 hs. de dos (2) médicos, tres (3) enfermeros y cuatro (4) camilleros.

El 28 de abril, se inició el bloqueo aeronaval impuesto por los ingleses. Los puestos de Socorro y el HMC se hallaron en total capacidad operativa.

En CRV, se efectuó un simulacro de emergencia sanitaria nocturna sin previo aviso.

En esta etapa el Hospital Reubicable de CRV fue proveedor en primer instancia de los elementos de sanidad que efectuó la Isla independientemente de quien lo solicitara.

A su vez, colaboró con la terminal de cargas para dar prioridad con los elementos de sanidad de Ejército y Fuerza Aérea que iban hacia la Isla, visto la escasez de bodegas existente,

En ese periodo, del 16 de abril al 1° de mayo de 1982, se hicieron ejercitaciones de evacuación y traslado de los Hospitales civiles de Comodoro Rivadavia con participación del personal de dichos hospitales que efectuaron las mismas fuera del horario de actividad de estos hospitales para no perjudicar el funcionamiento de los mismos.

El 29 de abril, en el aeropuerto Malvinas, se logró instalar en el Puesto de Socorro un pequeño grupo electrógeno.

Se evacuaron a CRV en un C-130 las primeras 5 bajas.

El 30 de abril, en el continente se efectuó el traslado de ocho (8) cadáveres de personal de Ejército desde Caleta Olivia a CRV, fallecidos por un accidente de helicóptero.

En Malvinas se realizaron tareas de control del material del Puesto de Socorro y del HMC.

El 1° de mayo, se inició el ataque aéreo de los ingleses a Pto. Argentino y Darwin que dejó un saldo de muertos y heridos. Los heridos fueron recogidos y tratados en los puestos de socorro y en el Hospital Militar Conjunto. Del Puesto de socorro de Darwin los heridos fueron derivados en helicóptero al Hospital, algunos de los cuales llegaron muertos.
Los muertos fueron trasladados a Pto Argentino (fot N°4)

En el Puesto de Socorro del aeropuerto se trató heridos que luego fueron derivados en ambulancia al Hospital.

En el Hospital, además se recibían heridos de puestos de avanzada cercanos.

A los heridos se les cortaba la ropa con tijeras, se les efectuaba el diagnóstico de las lesiones, y se les realizaba el primer auxilio correspondiente (control de la hemorragia, tratamiento del shock, inmovilización de fracturas, reanimación cardiorespiratoria, y tratamiento del dolor).

CS.1.84



En el Hospital, se completaba ~~en~~ el tratamiento médico y el quirúrgico correspondiente.

En horas de la noche se inició el cañoneo naval inglés que ocasionó nuevas bajas (heridos y muertos), especialmente en el BIM 5. Las bajas fueron evacuadas al Hospital en ambulancias y vehículos no sanitarios. Nuestros muertos siempre fueron acompañados por el Padre Pacheco (Fig Nº 5)

El depósito de alimentos de Pto. Argentino fue destruido por el bombardeo del 1° de mayo. Se aconsejó a la BAM MLV consumo de carnes de animales existentes en las Islas guardando los pocos víveres secos que quedaban para los días de mucho viento o de lluvia en que no se pudiera cocinar en lugares abiertos.

El 2 de mayo, se produjeron nuevos ataques aéreos y navales por parte de los ingleses que ocasionaron nuevas bajas, hechos que dieron la oportunidad para demostrar la eficiencia de los puestos de socorro y del Hospital Militar Conjunto.

El 3 de mayo, se produjeron nuevos ataques que dejaron nuevos heridos que fueron asistidos en el Hospital Militar Conjunto. La situación bélica impidió la evacuación aeromédica.

~~No existió medio alguno que permitiera la evacuación de los mismos al continente.~~ Se distribuyó al personal de Fuerza Aérea cremas con siliconas.

El 4 de mayo, Continuaron las acciones bélicas y el ingreso de heridos al HMC, algunos de los cuales requirieron intervención quirúrgica de inmediato.

El 5 de mayo, en Malvinas no se produjeron bajas.

En el continente, se efectuó evacuación de bajas del buque *Sobral* de la Armada desde Pto. Deseado a CRV.

El 6 de mayo, se produjeron ataques sin víctimas. En horas de la tarde arribó un C-130 (TC-65) en el cual se podían evacuar ocho (8) heridos transportados por las ambulancias de la FA. Las ambulancias de Ejército y Marina arribaron con retraso.

Se produce un cañoneo naval que produce pocos heridos.

Los heridos transportados por el TC-65 fueron los primeros heridos en combate que llegaron a CRV. A las 23:00 hs. se los reembarcó en el TC-72 hacia El Palomar ~~donde se encontraba la~~ (I Brigada Aérea).

El 7 de mayo, las acciones bélicas no produjeron víctimas. Se evacuaron a CRV en el TC-68 diecisiete (17) heridos.

El 8 de mayo, se requirió a Bs. As. el envío de sangre en reemplazo de ~~la~~ ya utilizada.

El 9 de mayo, se evacuaron heridos en un Fokker de la Armada.

c.s.1.85



El 10 de mayo, se produjeron nuevos ataques que ocasionaron bajas.

El 11 de mayo, continuaron las acciones bélicas.

El 12 de mayo, El cañoneo naval ocasionó nuevas víctimas, especialmente en el BIM 25.

El 13 de mayo, se evacuaron 17 heridos en un C-130. Se recibieron unidades de sangre del continente.

El 14 de mayo, se produjeron nuevos ataques y nuevas bajas.

El 15 de mayo, se procedió a evacuar nueve (9) heridos por vía aérea. algunos de ellos operados. Los Puestos de Socorro y el HMC funcionaron sin inconvenientes.

El 16 de mayo, prosiguieron los ataques aéreos y navales.

El 17 de mayo, como consecuencia de los ataques se produjeron nuevas bajas que se evacuaron en un avión de la Armada.

El 18 de mayo, el cañoneo naval ocasionó bajas, que fueron tratadas exclusivamente en el Hospital.

El 19 de mayo, se evacuaron cinco (5) heridos en un C-130 de la Fuerza Aérea. Además se recibió material sanitario solicitado por radio.

El 20 de mayo, prosiguieron las acciones bélicas. Se recibió material de reposición de sanidad y se evacuaron cinco (5) pacientes entre heridos y enfermos en un C-130.

El 21 de mayo, Los ataques produjeron elevado número de víctimas que colmaron la capacidad de los quirófanos y terapia intensiva del Hospital.

El 22 de mayo, aterrizó un C-130 con material sanitario, en el cual se pudieron evacuar veinticinco (25) pacientes.

El 23 de mayo, no se produjeron víctimas en este día.

El 24 de mayo, los ataques produjeron un nuevo número de víctimas.

El 25 de mayo, se evacuaron dieciséis (16) heridos argentinos y un inglés prisionero con fractura de hombro derecho. No se detectaron afecciones de "pie de trinchera" entre los efectivos de la FA. Los puestos de socorro trabajaron en forma eficiente.

El 26 de mayo, se produjeron nuevas bajas por los ataques. Existió un muy escaso índice de mortalidad en el Hospital de los heridos tratados hasta el momento. las infecciones fueron mínimas y fácilmente controlables.

CS.1.86



El 27 de mayo, se evacuaron por vía aérea cinco (5) heridos.

El 28 de mayo, se produjeron nuevos heridos. Se decidió a acomodar las instalaciones del Hospital Civil en previsión de mayor número de bajas.

El 29 de mayo, se evacuaron cuatro (4) heridos por vía aérea; continuaron las acciones bélicas.

El 30 de mayo, los ataques dejaron un saldo elevado de heridos. El Hospital trabajó en su totalidad.

El 31 de mayo, se logró evacuar veintidós (22) heridos en un C-130.

El 1° de junio, se produjeron nuevos heridos.

El 2 de junio, continuaron las acciones bélicas. Se agotaron las placas radiográficas.

El 3 de junio, se produjeron nuevas víctimas.

El 4 de junio, continuaron los ataques que ocasionaron heridos. Arribó el buque Hospital *Bahía Paraíso* a Pto. Argentino, el cual proveyó de placas radiográficas y sangre al hospital. Se evacuaron heridos al buque.

El 5 de junio, siguieron los ataque y se produjeron nuevas bajas. No se detectó "pie de trinchera" entre personal de FA, pero sí en personal de Ejército y Marina.

El 6 de junio, se evacuaron veintitrés (23) heridos en un C-130.

El 7 de junio, continuaron los ataques principalmente de artillería de los ingleses que ocasionaron nuevas bajas. Los heridos más leves fueron internados en el Hospital Civil.

El 8 de junio, prosiguieron las acciones bélicas con nuevos heridos. Se evacuaron veinticinco (25) heridos en un F-28 de la Armada.

El 9 de junio, se incrementaron paulatinamente los ataques y el número de bajas que fueron tratadas convenientemente en el Hospital. En un F-28 de la Armada se evacuaron trece (13) heridos.

El 10 de junio, las acciones bélicas se desarrollaron al Sur de Pto. Argentino acercándose los ingleses paulatinamente. El Hospital Militar aumentó su caudal de trabajo con disminución de las horas de descanso del personal sanitario. Se suspendieron los relevos del personal del Puesto de Socorro del aeropuerto. Se estableció el último contacto radial con la Dirección General de Sanidad en Bs. As., ante el mayor trabajo y la necesidad de utilizar la mayor cantidad de personal sanitario disponible.

CS. 1 87



El 11 de junio, ante la intensidad de los ataques aumentaron las tareas médicas en el HMC a tal punto que las bajas superaron su capacidad y la del Hospital Civil. Se decidió utilizar, entonces, una casa deshabitada y amplia a 50 mts. del HMC donde se concentraban los heridos leves.

El 12 de junio, el constante arribo de bajas hizo que la atención médica fuese permanente sin descanso para en tratamiento de los heridos. Se evacuaron cuarenta y dos (42) heridos en un C-130 de la FA.

El 13 de junio, la lucha fue muy intensa, un proyectil de artillería estalló en una casa a 50 mts. del Hospital Militar y produjo la muerte de tres (3) civiles. Fue incesante el ingreso de heridos y muertos al Hospital. En horas de la noche se evacuaron diez (10) heridos en un C-130.

El 14 de junio, prosiguió en forma intensa la atención de bajas en el HMC. Hacia el mediodía terminaron las acciones armadas disminuyendo el caudal de heridos (más de 400 en las últimas 96 hs.)

PUERTO ARGENTINO

HOSPITAL INTERFUERZAS

DOTACIÓN DE SANIDAD						
ARMA	EFECTIVOS DESTACADOS EN EL ARCHI-PIÉLAGO	PROFESIONALES	AUXILIARES	PATOLOGÍAS NO BÉLICAS (consultadas)	HERIDOS POR ACCIONES	INTERNACIONES BÉLICAS Y NO BÉLICAS MILITARES
Ejército	7.280	26	30	—	—	—
Marina	2.090	7	5	3.050	630	1.200
Fuerza Aérea	820	12	9	—	—	—
Totales	10.190	45	44	3.050	630	1.200

Médicos ingleses ingresaron al Hospital Militar, permitiendo el tratamiento de los heridos argentinos por personal sanitario argentino.

El 15 de junio, los heridos argentinos fueron evacuados en helicóptero al buque hospital *Almirante Irizar*. Luego de evacuado el último herido, se ordenó al personal del Hospital a dirigirse al aeropuerto en carácter de prisioneros, permitiendo el uso de las ambulancias de Fuerza Aérea por personal médico de la misma en casos de necesidad.

C 5 1 .88



24

El 16 de junio, en el campo de prisioneros el personal sanitario aconsejó el uso, como agua potable, la que estaba contenida en los pozos dejados por las bombas. En el puesto de socorro se atendieron afecciones menores.

El 17 de junio, los prisioneros vivían en condiciones deplorables, con escasos alimentos y durmiendo al aire libre cubiertos sólo con restos de lonas de las carpas mientras se incrementaba el frío.

El 18 de junio, continuaron las mismas condiciones. Parte de los prisioneros fueron evacuados en el buque *Bahía Paraíso* y entre ellos el 70 % del personal de Sanidad de Fuerza Aérea.

El 19 de junio, Los últimos prisioneros en salir del aeropuerto fueron embarcados en el buque inglés *Norland* donde se le ordenó al My. Espiniella hacerse cardo de los heridos y enfermos argentinos. Se comprobó un alto número de efectivos de Ejército con "pie de trinchera".

El 20 de junio, El *Norland* se dirigió a Pto. Madryn donde fueron desembarcados los prisioneros y de allí trasladados a sus Unidades de origen y a los hospitales respectivos.

El 22 de junio, noventa y un (91) prisioneros de la Fuerza Aérea quedaron en *Ayax Bay* hasta el 30 de junio, habiendo sido asistidos en caso de necesidad por médicos británicos. Fot N: X
Durante el cautiverio en AYAX Bay ocurrió el episodio que se relata en la fot X1

El 1° de julio, los prisioneros fueron alojados en el barco *Saint Edmond.*

El 12 de julio, dicho barco partió de Pto. Argentino rumbo a Pto. Madryn.

El 14 de julio, desembarcaron los últimos prisioneros en Pto. Madryn.
El 15 de Julio un Boing piloteado por el Br PAULIK los traslada a EZE donde los esperaban las autoridades de FAA fot X2

Las evacuaciones Aeromédicas realizadas ~~como~~ durante la acción bélica.

La DGSA coordinó con el comando de transporte para que en cada vuelo de avión C-130 a Malvinas, contara en su dotación con un médico y un enfermero. Los vuelos de regreso de Malvinas a CRV siempre se organizaron como vuelos sanitarios para evitar la saturación del HMC. En 31 de esos vuelos se evacuaron 400 pacientes pertenecientes a las 3 armas. 28 vuelos fueron frustrados por intersección enemiga en la zona.

En la etapa previa al bloqueo aéreo la evacuación de enfermos y heridos se realizó dentro de las 24 horas.

Una vez establecido el bloqueo, los pacientes debían permanecer varios días en Malvinas hasta ser evacuados, no obstante lo cual la evolución de los mismos fue satisfactoria.

CS 1.89



Durante el bloqueo aéreo se informaba de la llegada de una máquina, a veces con tiempo suficiente (más de 1 hora) y otras con poco margen de tiempo para una evacuación efectiva (entre 30' y una hora); los pacientes con los cuales más se demoraba para que sean cargados en las ambulancias eran aquellos fracturados que portaban férulas y los operados de abdomen con suero y drenajes.

Cuando los aviones se demoraban, las ambulancias con los heridos llegaban a tener que esperar hasta 3 horas en la cercanía del aeropuerto dependiendo la permanencia en el lugar de las alarmas rojas que pudiesen aparecer. (fotografía 1)-6

Los pacientes evacuados eran enviados con copia de la Historia Clínica o con una tarjeta de Evacuación. Eran subidos al avión con sus respectivas camillas cubiertos con ropa interior (a veces) y con dos o tres mantas.

La evacuación aérea ocasionaba la pérdida de camillas y mantas que sólo eran repuestas por la Fuerza Aérea (en el futuro sería necesario unificar y coordinar con las otras Fuerzas la reposición de estos materiales.

También se debió prever en el Hospital en depósito de Intendencia para proveer ropa a los heridos.

Los equipos de aeronavegación que dependían del Hospital Reubicable de CRV se integraron de la siguiente manera:

1° Equipo: Cap. D. E. Testa
C. 1° C. Tuñón

2° Equipo: Cap. D. G. Muller
C. 1° Rojas Saavedra

3° Equipo: Cap. D. A. Schmidt
C. 1° Cortines

4° Equipo: 1° Ten. D. Cerrutti
S. Aux. Chamaux

Si bien existía una directiva para el traslado de heridos en estas máquinas, la misma debió ser desestimada ya que ella no contemplaba los múltiples inconvenientes surgidos por la celeridad con que se debía cargar la aeronave una vez aterrizada en Pto. Argentino.

El escaso tiempo disponible hacía que, en cuanto quedaba libre la bodega, todos aquellos heridos que no requerían camilla ascendían por sus propios medios o ayudados por camilleros y se ubicaban en los asientos laterales de la cabina. Los pacientes más graves (heridas múltiples, operados, etc.) y que requerían camilla eran dispusestos entre los anteriores dejando un pasillo central.

CS.1.90



Como material de sanidad se disponía de los equipos BEM 25 (botiquín de evacuación médica para 25 pacientes) que habían sido reducidos en su cantidad de elementos con el fin de no restar capacidad de bodega en el viaje de ida hacia la Isla.

Los principales inconvenientes en la recepción de bajas en la BAM Malvinas estaban dados por la oscuridad con la que se debían operar; los factores climáticos (frío, viento); el ruido ensordecedor de los motores del C-130 y la confusión que era habitual toda vez que arribaba un avión del continente. Todo ello conjuraba para que el médico de a bordo no llegara a tomar la totalidad de las novedades referente a los pacientes a evacuar sino una vez iniciado el regreso y mediante un resumen que era confeccionado y entregado por los oficiales de Sanidad destacados en la Isla.

Durante el vuelo se autorizaba solamente a utilizar linternas de bolsillo para lo estrictamente necesario (control de sueros, curaciones, administración de inyectables). Las continuas sacudidas de la máquina por la baja altura a la que se desplazaba hacía dificultosa la actividad médica. Los fármacos más utilizados durante el vuelo eran analgésicos y ansiolíticos. fotos 7- (30)

fot 8-9 y 10 ([illegible])

Una vez en la IX Brigada Aérea, los heridos eran trasladados en ambulancias hasta un hangar calefaccionado donde se efectuaba su clasificación. Posteriormente, si pertenecía a Fuerza Aérea se lo internaba en el Hospital Reubicable. Los heridos de Ejército y ARA eran trasladados a los lugares donde las Fuerzas indicaran.

En la fot 10 podemos ver el piloto ingles Jofry Globers atendido inicialmente en el Hos M C de Malvinas y posteriormente trasladado al continente en un avion C-130.

34

Para la clasificación del personal de heridos se implementó una Comisión de Recepción de la cual formaba parte un Oficial del Escalafón Medicina de la especialidad *Psiquiatría* para todo el personal evacuado a los efectos de evaluar su aptitud psíquica y prestarle apoyo psicológico.

Además de las evacuaciones realizadas con aviones C-130 se realizaron otras con aviones *F-28, F-27, Twin Otter, Merlin y helicópteros.*

Del buque *Alférez Sobral* se sacaron dos heridos en Helicópteros.

Del barco *Bahía Paraíso* se sacaron 158 pacientes que fueron trasladados en helicópteros hasta Santa Cruz y desde allí a Bahía Blanca en cuatro vuelos sanitarios en una operación aérea nocturna. Días después se realizó la misma operación con 34 heridos.

Del barco *Almirante Irizar* se evacuaron 98 heridos de Marina en helicóptero hasta el aeropuerto de Comodoro Rivadavia.

Posteriormente fueron evacuados a BCA en aviones sanitarios de la Armada con personal médico de la Fuerza Aérea.

Todas las evacuaciones de Ejército luego de arribadas a CRV fueron trasladadas a los Hospitales locales en ambulancias y personal de FAA como asimismo las reevacuaciones de los centros asistenciales al aeropuerto.

CS.1.91



27

Relevos y provisión de material de Sanidad

A partir del 1° de mayo, no hubo reemplazos de personal (médico, paramédico y enfermeros) de las bases desplegadas. Las bodegas se utilizaron para víveres, elementos de sanidad y armamento.

Se efectuó la provisión de material de sanidad que se consumía en forma permanente, satisfaciendo los requerimientos de los Jefes de Organismos Sanidad que se realizaba verbalmente al Cdo. de la FAS.

Enfermedades y Víveres

Ante un caso de *Poliomielitis aguda* en un soldado de Ejército en Santa Cruz hubo que vacunar con *Sabin* oral a toda la dotación de la Base Santa Cruz acción que se efectuó en colaboración con el *Ministerio de Salud Pública* de la provincia.

Se planificó la evacuación de los trescientos (300) heridos de Ejército evacuados de Malvinas por el barco *Almirante Irizar* operación que no pudo ser llevada a cabo ante la negativa del Oficial Logístico del Comando de Ejército, quien decidió internarlos en el Hospital Regional de Comodoro Rivadavia a pesar de habérsele informado que este Hospital contaba con ciento treinta (130) camas de dotación, pudiendo llegar a un máximo de doscientos treinta y seis (236) camas.

Se efectuó control del agua de consumo en las distintas fuentes de provisión de las Islas, comprobándose que en algunos lugares era potable, con el agregado de pastillas de cloro (que se proveyeron en cantidad suficiente) y en otros no era bebible, haciéndose el informe correspondiente para los Organismos Sanidad, quienes tomaran las medidas para potabilizar el agua y prohibir el consumo de las no potables.

Se efectuó control y asesoramiento de los víveres y las raciones de combate, que se preparaban en CRV, para ser enviadas a Malvinas, logrando con ello un mejor aprovechamiento del peso y volumen a transportar en relación con el valor calórico de los alimentos.

Se proveyó suficiente cantidad de vitaminas, al personal desplegado, a efectos de evitar afecciones debidas a su falta, en relación con los alimentos que componía la dieta (Ej.: falta de frutas secas).

Para calmar a aquellos que les resultaba *duro* resistir los ataques del enemigo, se alquiló una casita pequeña, donde se charló amigablemente con los supuestos "enfermos", se tomó un trago y se logró, en general reintegrarlos a sus unidades de combate.

Se firmó en abril un acta con el médico del Hospital Inglés de las Islas a efectos de respetar el Convenio de Ginebra.

CS.1.92



Epílogo

Durante el conflicto del Atlántico Sur, un grupo de profesionales del arte de curar, de Ejército, ARA y Fuerza Aérea, se reunió a trabajar en forma mancomunada en el Hospital Militar Conjunto, en los Puestos de Socorro de Puerto Argentino y de Darwin y en los equipos de evacuación aeromédica. Fueron cuarenta y cinco (45) profesionales y cuarenta y cuatro (44) auxiliares; dos de los profesionales eran odontólogos, uno odontólogo general y el otro cirujano BMF.

Se atendieron tres mil cincuenta (3.050) consultas de patologías en tiempo de paz y seiscientos treinta (630) heridos de guerra. Se realizaron mil doscientas (1.200) internaciones. Se atendieron setecientas treinta y un (731) prestaciones odontológicas, cuarenta (40) de las cuales fueron traumatismos BMF (?).

El trabajo en equipo, la reunión y comunión cuyo principal estímulo fue el profesionalismo, permitió atender exitosamente a todos los heridos y enfermos. Si hubo soldados que no recibieron tratamiento no fue porque el Hospital no se lo brindó, sino porque no pudieron llegar a él.

Algunas Anécdotas

"LA TREGUA": una casa de descanso fig 11 ——

El Mochilero STYRTECKY fig 12

"el aleman" fig 13

Un poster alusivo fig 14.

La letra de "tiempo y mama"

CS. 193





DR. ROBERTO O. STVRTECKY

PARA CONCLUIR

EN SAN CARLOS FUNCIONO UN FRIGORIFICO QUE SIRVIO PARA ALOJAR APROXIMADAMENTE A 600 PRISIONEROS ENTRE OFICIALES, SUBOFICIALES Y SOLDADOS.EN UNA DE LAS CAMARAS FRIGORIFICAS ESTABAMOS LOS OFICIALES EN GRADO DE VCOM A ALFERES,EL JEFE DEL SALON ERA EL VCOM VINALS.
NO SABIAMOS CUANTO TIEMPO IBAMOS A ESTAR AHI,NOS JUNTAMOS CON EL GOE OZAN Y TRATAMOS DE PONERLE A LA MUSICA DEL "TIEMPO Y MAMA"UNA LETRA ACORDE PARA LEVANTAR EL ANIMO DE NUESTROS COMPAÑEROS Y QUE REFLEJE EL MOMENTO Y AL MISMO TIEMPO QUE PERDURE EN LA MENTE DE LOS QUE ALLI ESTUVIMOS

AL MAESTRO (ZAMBA)

I.. VEO EL ENCHUFE,EL TRUCO.EL BIDON
LA AFEITADORA,EL TUTE,EL CHINCHON
MIENTRAS EL PIPA Y EL JAPO SE DAN
PARA PASAR EL TIEMPO CHOTO EN EL ESPERAR.

ESTRIBILLO

II. VEO A LOS VIEJOS TODOS EN FILON
CON SU LATITA Y EL TENEDOR
EL "SAULO"COSTA CON SU SANETON
PONIENDO ESTA EL GRADO SIEMPRE
ANTE EL MONTON .

ESTRIBILLO

III. VEO AL MAESTRO CONTENTO Y FELIZ
PITANDO AVANTI Y META MATIAR
MIENTRAS "TRI-TRI"DELE CAMINAR
BUSCANDO VA SUS SUCIAS LATAS
POR EL BASURAL

ESTRIBILLO

VTE. LOPEZ 1931 1° B (1128)
Buenos Aires - Argentina
802 - 6900

C5.1.94



DR. ROBERTO O. STVRTECKY

IV. EL PATIO FRIO QUE DA AL EXTERIOR
LA PINGÜENERA Y EL NABO MAYOR
LOS TACHOS E'MIERDA CON SU BELUGON
NOS TRAEN SIEMPRE EN EL RECUERDO
LA RESPIRACION

ESTRIBILLO

V. ME VOY NERVIOSO A LA COLA A ESPERAR
UN COMODORO ME EMPUJA APURAU
MIENTRAS LA ESPERA QUE LLEVA AL FINAL
DE LOS TACHITOS TODOS CROTOS
PARA SUSPIRAR.

ESTRIBILLO

QUE TIEMPO FELIZ,EL DE PRISION
VELAY YO NO SE PARA QUE PASARA
PALABRITA E DIOS QUE DAN GANAS E LLORAR
DE SOLO PENSAR QUE NO VOLVERA
VIEJO VINALS DESTE PAGO I'PRISION
PORQUE SOS PARTE
DE MI VIDA
TE QUIERO CANTAR.

COMODORO(R.E) ROBERTO O. STVRTECKY

E ODT 2229- P.O.W 540

VTE. LOPEZ 1931 1° B (1128)
Buenos Aires - Argentina

802 - 6300

c 5.1.95

SERIA BUENO QUE HABLARAN CON GONZALEZ ITURBE PARA QUE LES COMENTE LO EMOTIVO DE LA CHARLA..

VOLVAMOS AL AEROPUERTO ,LE DIGO AL ALEMAN TE ANIMAS A PONER EN MARCHA EL GASOLERO E IR A LA CIUDAD,ME VUELVE A MIRAR CON ESA CARA DE ASOMBRO,Y RAPIDAMENTE ME DICE QUE SI,SE PRENDE AL GRUPO EL DR. FERNANDEZ ,"FREDY"BIOQUIMICO DE FUERZA AEREA, PARTIMOS SIN DECIR NADA A NADIE,RUMBO AL PRIMER PUESTO DE CENTINELA DE LOS BRITANICOS ,LOS CUALES NOS MIRAN UN TANTO EXTRAÑADOS,ME PRESENTO Y PIDO HABLAR CON EL JEFE DEL PUESTO, ME ATIENDE, LE DIGO QUE NECESITAMOS HABLAR CON PERSONAL DE LA CRUZ ROJA INTERNACIONAL PUES HABIA QUE APURAR LA EVACUACION PUES LOS PRISIONEROS ESTABAN TOMANDO AGUA ESTANCADA DE LOS CRATERES DE LOS BOMBAZOS Y TEMIAMOS UNA EPIDEMIA,EL TEMA FUNCIONO SEGUIMOS HASTA EL SEGUNDO PUESTO DE CONTROL IGUAL PROCEDIMIENTO ,ENTRAMOS EN LA CIUDAD,FUIMOS AL HOSPITAL INTERFUERZAS,FUE INTERESANTE ERAMOS LOS UNICOS ARGENTINOS QUE ANDABAMOS POR PUERTO ARGENTINO LLENO DE INGLESES ,EN ESE MOMENTO VIMOS POR PRIMERA VEZ A LOS GURCAS,LO FUI A VER AL CAPITAN QUE ME REGALO LA BOINA,ME PREGUNTO QUE ESTABA HACIENDO TODAVIA EN LA ISLA,LE CONTE, MIENTRAS NOS CONVIDABA

VTE. LOPEZ 1931 1° B (1128)
Buenos Aires - Argentina
802 - 6900

102. La motivación se ha incrementado al máximo al declararse la Zona de Exclusión que da una relevancia absoluta a la pista para la supervivencia de la guarnición. El cuadro que se tiene es algo confuso, una isla es una superficie de tierra que emerge del agua, básicamente el abastecimiento debía ser marítimo, en particular en este caso, en que Malvinas está sólo a 600 km. del continente, los comentarios son que la ARA organiza un servicio de convoyes de cargueros clásico de la II G.M.

103. Siendo las 300400 de abril se observa un helicóptero en el sector Norte, por falla del radar se lo adquiere visualmente, no se hace fuego por estar fuera de alcance.

104. En el transcurso del día, todo personal libre de "servicio de armas" se aboca a construir un refugio para el Radar y su acceso. La Infantería de Marina procede a minar la playa.

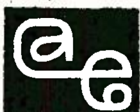
105. Siendo las 10:00 hs. se produce el primer riesgo de abatir un avión por fuego propio, una sección de Aeromacchi MB 325 GB de la Aviación Naval aterrizan sin preaviso, quedamos preocupados por el riesgo de AMICIDE (blue on blue) el Jefe de Escuadrón lo señala al CIC (Centro de Información y Control), hay mucho escrito sobre este peligro que costó tantas tripulaciones desde la I.G.M. enfrentó mandos, creó desconfianza y comprometió operaciones.

106. El "Jefe" calma los ánimos ante este percance, el par de aviones no fue abatido porque la velocidad no los confirmaba como aviones Sea Harrier y en la aproximación final se observó que tenían desplegado el tren de aterrizaje, se los mantuvo enganchados hasta contacto con la pista por los Sky-Quards y los cañones de 35 y 20 mm. El Puesto Comando es ocupado por el Mayor Maiorano y el Capitán Savoia es destinado al Estado Mayor del Brigadier Castellano. Al atardecer se recibe la visita en la posición del Jefe de Base Malvinas Comodoro Destri, acompañado por el periodista Nicolás Casanzeus, solicita alojamiento para el reportero por las próximas horas, que se otorga, pero advirtiendo de la limitación de comodidades desponibles, se alejan satisfechos. Al oscurecer se informa que queda prohibido el ingreso y egreso al aeródromo de vehículos y tropa y que durante la noche no se registrará movimiento de aviones y toda aeronave qu se acerque debe ser considerado enemigo.

107. El 1º de mayo comienza finalmente la esperada acción. El primer aviso se da a las 04:40 hs. desde la batería Skyguard, unidad que estaba de turno, que detecta y engancha un blanco, el Subteniente Barri, Director de tiro, pide abrir fuego, la comunicación se hace a través de la línea de la batería de 35 mm. al Puesto Comando donde estaba su jefe directo. Este le recomienda al Jefe de Batería de Ejército tranquilidad.

108. El Jefe de la 3a. Brigada avisa a su personal que se está bajo un ataque aéreo. Mientras el Subteniente Barri reclama

96'1'57


DR. ROBERTO O. STVRTECKY

VINO CON AZUCAR ,LO QUE SUCEDIA EN EL AEROPUERTOY QUE ANDABA BUSCANDO A LOS DE LA CRUZ ROJA,ME INFORMA QUE ESTAN PARANDO EN EL "APLAN GUS",PARA ALLI PARTIMOS ,AL RATO ESTABAMOS REUNIDOS CON ELLOS,LE COMENTAMOS LO QUE OCURRIA ,DECIDEN QUE LOS ACOMPAÑEMOS A LA CASA DEL GOBERNADOR DONDE ESTABA EL GRAL MOORE,LLEGAMOS, ENTRA EL REPRESENTANTE DE LA CRUZ ROJA HABLA CON MOORE,SALE Y ME DICE QUE MOORE NO ME VA RECIBIR ,LE DIGO QUE MI PROBLEMA NO ES QUE ME RECIBA SINO QUE APURE LA EVACUACION,PUES SI SE DESENCADENA UNA EPIDEMIA EL PROBLEMA NO SERIA DE SANIDAD ARGENTINA SINO DE EL.,AL RATO SALE EL REPRESENTANTE Y DICE QUE DARA LA ORDEN PARA LA EVACUACION DE LOS PRISIONEROS,LUEGO DE OTRAS PERIPECIAS VOLVEMOS AL AEROPUERTO DONDE EL MY.ESPINIELLA(FLACO) Y EL DR.MARTIN(JONY) ESTABAN PREOCUPADOSPUES NO SABIAN A DONDE ESTABAMOS.AL DIA SIGUIENTE PARTE EL DR. JONY MARTIN CON 150 PRISIONEROS PRESUNTAMENTE CON ENTEROCOLITIS,PERFECTAMENTE ALECCIONADOS EN LUNFARDO PUES HABIA ENEMIGOS DE INTELIGENCIA EN LAS INMEDIACIONES QUE ENTENDIAN EL ESPAÑOL.
SIGUIO LA EVACUACION EN COLUMNAS DE 100 A 150 HOMBRES ,LA QUE ERA INTERESANTE DE SER VISTA ERA LA DE LA FUERZA AEREA PUES SALIMOS TODOS EN VEHICULOS TOCANDO BOCINA Y LA AMBULANCIA SIRENA,COMO TRIUNFADORES.
EL TEMA SERIA DISTINTO CUANDO QUEDAMOS 91 PRISIONEROS ENTRE SOLDADOS(UNO DE GIVA) OFICIALES Y SUBOFICIALES Y TUVIMOS UNA NUEVA EXPERIENCIA EN EL FRIGORIFICO DE SAN CARLOS Y EN EL BARCO SAINT EDMOND .

EL PRIMERO DE JULIO EMBARCAMOS EN SAINT EDMOND
EL 8 DE JULIO ME PAGARON COMO PRISIONERO DE GUERRA 8 LIBRAS ESTERLINAS BRITANICAS.
EL 9 DE JULIO COMENZAMOS A NAVEGAR
10 DE JULIO SEGUIMOS EN LA ZONA DE PUERTO ARGENTINO
11 DE JULIO 15:30 HS. SUBE EL ULTIMO PRISIONERO DE GUERRA,ESTABAN TRATANDO DE LEVANTAR MINAS PERO FALTABAN LOS PLANOS.
12 DE JULIO POR PARLANTE INFORMAN QUE PARTIAMOS RUMBO A PUERTO MADRYN.
13 DE JULIO SEGUIAMOS NAVEGANDO
14 DE JULIO LLEGAMOS A MADRYN,CUANDO BAJO POR LA PLANCHADA, SE ME ACERCA UN COMODORO QUE MANEJABA TODO EL PROBLEMA DEL PERSONAL Y ME PREGUNTA UD. ES STVRTECKY? LE CONTESTO SI,ME DICE QUE ADONDE ME HABIA METIDO , PUES NO FIGURABA EN LAS LISTAS DE PRISIONEROS NI DE MUERTOS.

VTE. LOPEZ 1931 1° B (1128)
Buenos Aires - Argentina

802 - 6900

cubierta completa. Los buques se ven nítidamente, tres naves están en una formación oblicua proa al aeródromo.

128. La R.N. (Royal Navy) comienza un cañoneo rumbo a la terminal aérea y luego orienta sus piezas hacia la posición de la batería, la situación es psicológicamnte difícil, se está en situación pasiva, no hay cómo responder, se recomienda cubrirse en los refugios.

129. A las 15:00 hs. finaliza el cañoneo, se retiran las naves rumbo 180 o, una de ellas escorada a estribor y despidiendo humo denso, han sido atacados por 3 Mirage M.V. (¿VERIFICAR LA REALIDAD; ES EXTRAIDO DEL DIARIOS DE GUERRA...?)

130. A las 21:00 hs. se sintoniza por radio el mensaje del PEN y coincide con un nuevo cañoneo naval, en este caso responden las piezas de 155 de Ejército. También se informa del derribo de un Mirage por piezas antiaéreas de Ejército o Armada, cuando procedía al aeródromo en emergencia. Se había producido el derribo por "fuego amigo" que tanto se había temido y tan común en toda guerra, es una contingencia desgraciada como el bombardeo de propia tropa por aviones.

131. Hay oscurecimiento en toda la isla, hay violaciones que se observan que son por falta de práctica o intencionales, la radio local también deja de emitir programas.

132. Aviones enemigos sobrevuelan el sector a gran altura, posiblemente en mismión de reconocimiento.

133. Una visita a la terminal aérea permite comprobar el efecto del bombardeo: se utilizó bombas belugas (tipo Condip), hay dos soldados muertos, un suboficial de Armada herido. Prácticamnte todos los vehículos que estaban en la terminal están fuera de servicio. El Suboficial Mayor Gómez, mecánico de RM debe sr desenterrado de entre escombros, se lo encuentra muy golpeado.

134. Se verifican las condiciones de la batería y sus dependencias: el Puesto Comando, que está ubicado en la corrida de bombardeo de artefactos de 1.000 libras, sufrió la destrucción del radar Eta y la línea telefónica. El P.C. fue trasladado. El Capitán Savoia regresa al P.C. alrededor de medio día, hace contacto con todos los Fierros por radio expresándoles la satisfacción por la labor realizada y agrega "...que el enemigo se había retirado bien lejos a lamerse las heridas".

135. El efectivo del Escuadrón pasó la prueba de fuego, ha demostrado que tiene el temple para enfrentar a un enmigo con los medios confiados por el país. Las decisiones que se tomaron en el combate fueron profesionales y no afectadas por emotividad, inclusive la coordinación y la colaboración con las otras armas fue adecuada. Los cuadros estaban tranquilos, motivados y satisfechos inclusive hasta el nivel soldado.

Fot 8.- Una vez aterrizados en CRV se procedía a desembarcar
· 12 los heridos en camillas.

Fot. 9.- Los heridos eran ~~[illegible]~~ y acondicionados
· 13 en ambulancias que esperaban el [illegible] del avión
Posteriormente eran trasladados a un hangar donde
se procedía a clasificarlos.

2800.000 CS. 1, 98

Bergamaschi

Fot. 10-14



DR. ROBERTO O. STVRTECKY

FOTO N°10

UN PILOTO INGLES (JEFRY GLOBERS) PASO POR EL HOSPITAL DONDE SE LE BRINDO ATENCION,EN LA FOTO SE VE AL ENFERMERO DE LA FUERZA AEREA LUCARELI,EN EL MOMENTO EN QUE SE ESTA TRASLADANDO EN AMBULANCIA PARA SER EVACUADO EN UN HERCULES C 130 DE LA FFAA.ESTA FOTO FUE TOMADA CON AUTORIZACION DEL PILOTO,A POSTERIORI RECIBI UNA CARTA DE AGRADECIMIENTO POR EL TRATO QUE LE BRINDAMOS.

162. El día 15 de mayo a las 12:30 hs. hay una incursión procedente del lado del faro, próximo a las posiciones, con espoleta con mecanismo de retardo (delayed system) de unos 8 segundos (08"). estalla a las 12:55 hs. una bomba de 1.000 libras. Hay un nuevo ataque a las 14:30 hs.

163. A la batería Tiger Cat (Ejército) le caen dos bombas a 15 y 30 m. de las posiciones. El riesgo es grave ya que está a poca distancia el depósito de los misiles. Ante esta situación el Mayor Maiorano solicita al Vicecomodoro Aranda Durañona, especialista, inspeccione las bombas. El mism día se comprueba que una bomba había perdido la espoleta y estaba inerte; a la otra activa se la hizo estallar en forma controlada después de evacuar el sector.

164. Nuevas incursiones a las 16:30 hs. y a las 20:00 hs. Siendo las 23:30 hs. estalla una bomba con espoleta de retardo mientras un Hércules C-130 está descargando en plataforma.

165. Entre las alarmas Rojas, Grises y Amarillas inicialmente costaba obtener el descanso necesario para evitar un desgaste progresivo del personal. Es un fenómeno que no podíamos evaluar por falta de experiencia, pero existía incertidumbre sobre el tiempo que tendríamos que estar en acción, sabíamos que la moral era alta en todas jerarquías y que un espíritu de competencia se había hecho carne. El primer agresor que sufría las fuerzas y que merecía toda la crítica, era el frío y la humedad. A partir de este fenómeno los Jefes buscaron constantemente detectar en tiempo alguna vulnerabilidad en el personal, pero no se detectó. Lo que se comprobó y que conocíamos teóricamente por libros, es la facilidad con que el profsional se adapta al rigor del combate y la incorpora a su actividad diaria.

166. La situación anímica fue facilitada por la resolución del Comandante de Componente, Brigadier Castellano, quien designó para alojamiento de personal de la batería fuera de turno, a la escuela elemental, uno de los edificios que la Secretaría General de Gobierno había confiscado. las instalaciones eran liliputenses pero amplias, acogedoras y cálidas. Con esta renunciación de personal libre de actividad, se adquirió un ritmo de vida de casino, se podía tener algo de privacidad, invitar a camaradas y asegurarse la higiene.

167.El abastecimiento era retirado del Globe Store, edificio de piedra de un argentino (Ernesto Roe) que quedaba a cinco cuatras (distancia importante en la aldea) y era regida por el Vicecomodoro Giménez. El servicio era atendido con especial cuidado y cierto privilegio para los Artilleros Antiaéreos (incluía apoyo al total del personal de la F.A.A., aún el que se desempeñaba en el Gobierno Militar y a los médicos civiles que el Mnisterio de Relaciones Exteriores y Culto había destinado al Hospital Civil de Puerto Argentino).

66'r'S2



SISTEMAS TECNOLOGICOS AERONAUTICOS S. A.

Fot. ~~6~~- 10 Columna de ambulancias de Ej y de FAA esperando la evacuación. Frecuentemente las evacuaciones se realizaban de noche con estado de alarma roja. ~~[illegible]~~

Fot. ~~7~~ 11 Durante el vuelo los heridos se ubicaban sentados a ambos lados y los heridos graves en camillas sobre el pasillo central. El medico de evacuación (en la foto el Vcom Teste) controlaba el estado de los pacientes generalmente recurría a los analgésicos y ansiolíticos.

ADMINISTRACION: 25 DE MAYO 596 - PISO 20
1002. BUENOS AIRES - ARGENTINA - TEL. 311-6014/7 - TX. 25172 AMELATAR - FAX 311-6018
FABRICA: AV. FUERZA AEREA KM 7,5 - 5103. CORDOBA - TEL. 051-66211 - 66683

CS. 1.100





SISTEMAS TECNOLOGICOS AERONAUTICOS S. A.

Fig 2

FOTO N°3

VISTA PANORAMICA DEL HOSPITAL DE PUERTO ARGENTINO DONDE SE MUESTRA PARTE DE UN QUIROFANO CON SEIS CAMILLAS DE OPERACIONES,DURANTE LAS ULTIMAS 48 HORAS SE TRABAJO CONTINUAMENTE A CAMILLA OCUPADA.

ADMINISTRACION: 25 DE MAYO 596 - PISO 20
1002. BUENOS AIRES - ARGENTINA - TEL. 311-6014/7 - TX. 25172 AMELATAR - FAX 311-6018
FABRICA: AV. FUERZA AEREA KM 7.5 - 5103. CORDOBA - TEL. 051-66211 - 66683

CS.1.101



SISTEMAS TECNOLOGICOS AERONAUTICOS S. A.

Fig 1.- El CSEO estaba simbolizado por la cruz roja sobre un campo blanco con un conejo con sus alas desplegadas

SE ELIGIO EL CONEJO,SIGUIENDO UNO DE LOS PENSAMIENTOS DE HERMAN HESSE QUE DICE "DONDE TODO ANIMAL MUERE,EL UNICO QUE SOBREVIVE ES EL CONEJO".
AUNQUE MUCHOS OPINABAN LO CONTRARIO NOS PREPARABAMOS PARA LA GUERRA.

FLAMEO EL ESTANDARTE DE LA SANIDAD DE LA FUERZA AEREA EN MALVINAS DURANTE TODO EL CONFLICTO,Y CUANDO SE ENTREGO EL HOSPITAL A PERSONAL DE SANIDAD BRITANICO,SE ARRIO EL PABELLON NACIONAL,LA BANDERA DE LA CRUZ ROJA Y EL ESTANDARTE.

El Estandarte fue traido al país por el Dr Roberto O. STVRTECKY

ADMINISTRACION: 25 DE MAYO 596 - PISO 20
1002. BUENOS AIRES - ARGENTINA - TEL. 311-6014/7 - TX. 25172 AMELATAR - FAX 311-6018
FABRICA: AV. FUERZA AEREA KM 7.5 - 5103. CORDOBA - TEL. 051-66211 - 66683

CS. 1.102



SISTEMAS TECNOLOGICOS AERONAUTICOS S. A.

-13.

ELEGIMOS UN LUGAR PARA EL PUESTO DE SOSORRO,(PUSO) Y LOS ARTILLEROS DE EJERCITO CONSIDERARON NECESARIO APOSTAR UNA MISILERA TIGERT CAT,A UNOS METROS,PUES ERA FUNDAMENTAL PARA LA DEFENSA DE LA PISTA.
LA MISILERA NO DISPARO UN SOLO MISIL,Y CASI AL TERMINO DEL CONFLICTO DESPUES DE HABERLES TOMADO EL PELO DURANTE TODO EL TIEMPO HICIERON UN DISPARO EL CUAL POR POCOS METROS CASI DESTRUYE EL PUESTO DE COMANDO.

ADMINISTRACION: 25 DE MAYO 596 - PISO 20
1002. BUENOS AIRES - ARGENTINA - TEL. 311-6014/7 - TX. 25172 AMELATAR - FAX 311-6016
FABRICA: AV. FUERZA AEREA KM 7.5 - 5103. CORDOBA - TEL. 051-66211 - 66583

cs. 1. 103

Fot 4

FOTO N°5

EL PRIMERO DE MAYO COMENZO EL ATAQUE,COMO CONSECUENCIA DEL MISMO MURIERON EN EL AEROPUERTO,DOS SOLDADOS:BORDON Y GARCIA,CON LA AMBULANCIA DE LA FUERZA AEREA LOS FUIMOS A BUSCAR.

Las huertas cultivadas por los Kelpers producen una gran variedad de hortalizas, que satisfacen la demanda local.

Para un piloto, la flora de Malvinas no ofrece dificultades para el vuelo bajo. El peligro lo encontrará en las nubes bajas que ocultarán las cimas montañosas de 700 mts.

RIQUEZAS MARINAS - [redacted]

Riquezas marinas

Desde la década pasada se ha manifestado la necesidad de proteger el medio ambiente que cobija nuestro recurso marítimo, que es una de las posibilidades de alimento "renovable" sólo si es adecuadamente administrada. Será requerido por una población que se incrementa en forma desnivelada (caso China, India, Pakistán, Indonesia, regiones de África, etc.)

Hay una circunstancia que nos debe orientar en las políticas y decisiones, la conservación de las 200 millas náuticas es inútil cuando se trata de especies migratorias y transzonales. Se debe extender el control a las zonas adyacentes.

Hasta el momento, la experiencia de las relaciones que mantenemos con Gran Bretaña hacen dudar del interés conservacionista de ésta para con la zona, están presionados por urgencias económicas y despreocupada de una zona alejada de sus intereses primarios. Su tendencia comprobada ha sido vender permisos, sin considerar las consecuencias, excepto cuando llega al límite. Trata el tema con un concepto colonialista.

Un ejemplo notable es la desaparición de la Merluza Austral de la FICZ (Falkland Islands Interin Control Zone).

Dentro de los rubros exportables de nuestro país, La pesca ocupa el tercer lugar, siguiendo a los cereales y las semillas oleaginosas y como producto elaborado, ocupa el 5° lugar de los rubros alimentarios, después de las grasas, aceites, carnes, piel y cueros. Esa participación puede mejorar. En esta industria participan múltiples actividades económicas, extractivas, manufactureras, de comercialización, industria naviera y de desarrollo técnico-electrónico. En la actualidad dependen de ella 17.500 personas.

POBLACION

Población

Antes de los descubrimientos, las Islas Malvinas eran islotes e islas deshabitadas. A partir del año 1500 fueron avistadas por marinos holandeses, franceses, portugueses, españoles e ingleses. Durante el siglo XVII fueron utilizadas para recalar, reabastecerse de agua, realizar tareas de mantenimiento, etc., pero nunca para *permanecer*.

CS1.104

Fis 5

FOTO N°7

UN MISIL TERMINO CON LA VIDA DE CASTANARI ,PODEMOS VER AL PADRE PACHECO Y AL BRIG. CASTELLANOS DURANTE EL MOMENTO DEL REZO DEL RESPONZO EN EL CEMENTERIO DE PUERTO ARGENTINO.

VTE. LOPEZ 1931 1° B (1128)
Buenos Aires - Argentina

802 - 6900[2]

Cimatologis

El clima en el Archipiélago es frío y húmedo , no extremo, con una media anual de 6º C. Los vientos predominantes son del oeste con una media de 17 km/h. Carece de días calmos y despejados. Llueve intermitentemente durante 220 días del año y nieva durante 60 días. También durante 60 días se producen nieblas y neblinas que pueden persistir más de 70 horas. Cielo cubierto, nubes bajas, nieblas, lluvias y nevadas son factores todos ellos que afectan negativamente la visibilidad de aquellos pilotos que se aproximan a las islas en vuelo bajo.

VISTO DESDE EL AIRE. Letra + dicho - poner lo en hoja anterior

Las dos islas mayores presentan una superficie de suaves ondulaciones con cruces de ríos pequeños y extensas zonas anegadas. Las formaciones montañosas no exceden los 700 mts. de altura, los picos tapados por las nubes, carece de árboles que no fuesen plantados por sus habitantes que han formado pequeños bosques en los establecimientos de campo.

Existen más de 60 especies de pájaros. A 700 km./h la colisión de un avión con un pájaro puede ocasionar daños irreparables.

~~ZOOLOGÍA~~

Zoologia

Se han constatado más de 80 especies de peces, de las cuales sólo 5 o 6 son de interés comercial. En el río Malo se pueden obtener truchas. También se encuentran cangrejos, centollas, langostinos y krill. Periódicamente algunas ballenas embisten las costas y mueren por algún factor aún desconocido.

Existen gran cantidad de pingüinos. La población implantada los protege. El mar próximo a Malvinas normalmente embravecido con olas que exceden los 2 mts. y crestas que constantemente salpican agua y sal. Agua y sal que golpeará contra los parabrisas de los aviones que intenten aproximarse a las islas volando bajo, a ras del agua.

FLORA

Flora .—

La flora, vista desde el aire, es parecida a la existente al sur de Tierra del Fuego. En general, la superficie del suelo se extiende sin sombras, sólo matas de bajo valor forrajero y pasturas explotadas desaprensivamente. Hoy el suelo carece de aptitud agrícola pero puede aun resistir una explotación pastoril racional.

Los árboles de sombra sólo se encuentran en algunas estancias dispersas y se han desarrollado gracias al cuidado intensivo del hombre.

Casi todas las islas son ricas en algas naturales tipo Macrocystis; de allí proviene la denominación del Kelpers a sus habitantes.

CS.1.105

fot 14

FOTO N°15

LAS GUERRAS SON EPIDEMIAS DE TRAUMATISMOS,TRAJI COMICAS.NO SE DONDE VI ESTE POSTER EN DONDE PODEMOS LEER:

COLONIALIST PICTURES PRESENTA
EL EXPLOSIVO AMOR ANGLOSAJON PARA "LA AUTODETERMINACION"DE LOS KELPERS.
LO QUE EL VIENTO SE LLEVO
DIRECTOR:ALEXANDER HAIG
ASISTENTE:FRANCIS PYN
CAMAROGRAFO;JOHN NOTT
ILUMINACION:SATELITES DE USA
AL MEJOR ACTOR DE REPARTO:ALMIRANTE SANDI WOODWARD
GUION:JOSEPH LUNS(SECRETARIO GRAL DE LA OTAN)
ESTA GUERRA ES UN MAGNIFICO EJERCICIO PARA LA ARMADA BRITANICA.
DISTRIBUIDORES ASOCIADOS
TRIRATERAL COMMISSION
ARTINKO PICTURES
CINE MALVINAS ARGENTINAS.

libertad de fuego, el blanco estaba a 8 km.

109. Pasa un bombardero enemigo (luego identificado como un Hawker Siddeley Vulcan de una capacidad superior a 10.000 kg. en bombas). Se siente al efecto de las bombas, el personal pierde el equilibrio, se comprueban las novedades telefónicamente y se constata que están los efectivos sin novedad. Se interrumpe el contacto con el Puesto Comando.

110. El Subteniente Barri continúa solicitando "fuego libre" que no le puede llegar por el corte de comunicaciones con el Puesto Comando.

111. Los F (Fierros-cañones) 3, 4, 5 y 6 llaman al Jefe pero no hay respuesta, inclusive por equipos VHF, el PC (Puesto Comando) está incomunicado.

112. El Jefe de la 3a. Batería habla con el Subteniente Barri que explica que el blanco estaba perfectamente adquirido, se percibía un desánimo en la voz del oficial. Como colaboración, se le recuerda que toda operación de aeronaves en horas nocturnas era considerado vuelo enemigo.

113. Los sistemas de enlace continúan defectuosos, el Jefe de Batería decide recordar a los F 3, 4, 5 y 6 lo que comentó al Subteniente Barri y recalcó que el fuego libre es constante. Con las piezas 1, 2, 7 y 8 no se pudo hacer contacto por la distancia.

114. Siendo las 06:00 hs. del 1º de mayo el Jefe, Mayor Maiorano confirma que el Puesto de Comando (PC) está sin novedad, con comunicaciones distorsionadas, ordena poner en servicio el radar y proceder con las operaciones, el equipo sólo podrá ser utilizado en posición vigilancia ya que falla el sistema Control de Tiro por bloqueo en el mecanismo azimutal.

115. El radar da una sorpresa, funciona con buena ganancia en todas las funciones, es la 06:15 hs. y coincide con una nueva alarma roja.

116. Se detectan blancos procedentes del sector Este, se ordena fuego libre a los Fierros 304 y 303, la cota de vuelo de los blancos es muy alta, seguramente en vuelos de reconocimiento, el primer cañón en abrir fuego es el 303, lo hace con una ráfaga de 109 disparos.

117. A las 08:30 hs. se da una nueva alarma roja, el radar detecta varios aviones procedentes del sector Norte, atacan las instalaciones del aeródromo. Todos los fierros del sector repelen el fuego, los F 2, 3, 4, 5 y 303. El 303 dispara una ráfaga corta a un Harrier que sobrevuela el radar a 50 m., de altura y se le puede distinguir el color del casco de vuelo del piloto. En la acción el cañón se traba y es puesto en servicio de inmediato por el Cabo P. Cardozo y el Cabo 1º Pedernera.

CS.V.106



DR. ROBERTO O. STVRTECKY

FOTO Nº13

SE PRODUCE EL CESE DEL FUEGO,Y NOS TRASLADAN A TODOS LOS PRISIONEROS AL PREDIO DEL AEROPUERTO DONDE NOS MANTIENEN DOS DOS DIAS DURANTE LOS CUALES DORMIAMOS EN LA AMBULANCIA. TENIAMOS A NUESTRA DISPOSICION UN CAMION GASOLERO,ME ENCONTRE CON UN SOLDADO QUE ESTANDO VIVIENDO EN ALEMANIA VINO A HACER EL SERVICIO MILITAR A COMODORO RIVADAVIA,CUANDO EMPEZO EL CONFLICTO FUE COMO VOLUNTARIO A MALVINAS;UN DIA FUIMOS A LA CASA DE PIEDRA-DEPOSITO PARECIDO A UN ALMACEN DE RAMOS GENERALES-COMANDADO POR EL VCOM JIMENEZ ORTIZ.ME PARECIO UN TIPO DISTINTO ESTE SOLDADO LE PREGUNTE DE DONDE ERA Y ME CONTO COMO HABIA LLEGADO A LA ISLA ,LE PREGUNTO SI SUS PADRES SABIAN DONDE ESTABA,ME CONTESTA QUE NO,LE DIGO TUS VIEJOS ESTAN EN UNA CIUDAD O EN UN PUEBLO? ME DICE EN UN PUEBLO LE DIGO TE GUSTARIA HABLAR CON ELLOS,ME MIRA CON CARA DE ASOMBRO Y AL RATO ME DICE "Y SI" LE PIDO QUE ME DE TIEMPO.
LO VEO ESE MISMO DIA AL MY "MONO"GONZALEZ ITURBE,EL REY DE LA TELEFONIA PARALELA DE LA ISLA,LE COMENTO EL CASO ,ME DICE, DAME UNAS HORAS,AL DIA SIGUIENTE LO VUELVO A VER Y ME DICE QUE FUERA CON EL SOLDADO QUE TENIA LISTA LA COMUNICACION CON ALEMANIA,

136. De haber existido resolución cuando el Vulcán atacó. el efecto sobre las resoluciones del enemigo podría haber sido grande, pero los EEI (elementos esenciales de inteligencia...¿VERIFICAR SI EL TERMINO CORRESPOONDE?) no podrían haber anticipado una alerta antiaérea ajena a la presencia de la Task Force.

137. El material respondió en forma excelente, tanto el de 35 mm. como el de 20 mm., con excepción del radar control de tiro. El Escuadrón se sentía satisfecho, hasta habían sido los responsables de haber avistado naves enemigas antes que otros.

138. El 3 de mayo a las 03:01 hs. se recibe una alerta roja que coincide con la pérdida en la oscuridad de dos soldados que llevaban termos de café a las piezas, al regresar ingresaron en una zona controlada por el Regimiento de Infantería 25, tropezaron con sistemas de alarmas elementales. La recuperación de los soldados costó 3 bengalas. Finaliza la noche sin otra novedad. Durante el día, el Capitán Savoia y el 1er. Teniente Dalves que operaban el Pusto Comando (PC) se instalan en el refugio de la 3a. Brigada pasando a constituir ésta el centro neurálgico de la defensa antiaérea del aeródromo. Se sumó a los equipos de comunicaciones de la Fuerza Aérea una radio cedida por el Batallón Antiaéreo de la Armada, con el cual se garantizaba un enlace con la Central de Operaciones Antiaéreas (COAeC.) conjunta ubicadas en un despacho contigua al CIC - indicativos LORO - CAREY. Este enlace pasó a ser primordial.

139. A las 16:00 hs. informa el CIC (Centro de Información y Control) que un submarino había hundido al crucero ARA BELGRANO con pérdidas de vida. Navegaba fuera de la zona de exclusión rumbo a la costa continental acompañado por dos fragatas. El submarino nuclear volvió a la zona de exclusión y los destructores ARA BOUCHARD y PEDRABUENA escolta, debieron buscar refugio en el Area Naval Ushuaia.

140. A las 16:00 hs. la Jefatura II alerta sobre golpes de mano sobre las piezas de artillería, se refuerza la vigilancia.

141. A las 21:00 hs. del 3 de abril, los Skyguard (E.A.) hacen fuego sobre las playas a las 23:00 hs. el C.P. Cardoso informa que de la isla "Quemada", (llamada así porque se probó sobre ella bombas Napalm con éxito absoluto y el efecto emitió humo durante 3 días) se veía una luz blanca destellante, autoriza al cañón 303 a abrir fuego, éste es eficiente y la luz se apaga.

142. El 4 de mayo a primera hora la luz vuelve a prenderse en la isla Quemada, se da al Jefe de Pieza más próxima la órden de abrir fuego, pero al iniciarse la maniobra un avión enemigo aparece con rumbo a nosotros, no hubo aviso ya que el radar de los Skyguard estaba apagado -el único radar en servicio en el momento en la zona- no se pudo repeler el ataque, pasado éste la luz se apaga.

CS.1.107

Fot 12

FOTO Nº9

POR ORDEN DEL GOBERNADOR EL PERSONAL MILITAR NO PODIA IR A COMPRAR AL "FIC" SUPERMERCADO DE LA ISLA(FALKLAND ISLANDCOMPANY) Y SIEMPRE HABIA SOLDADOS DE CENTINELA PARA EVITAR QUE ENTREMOS,LLAME A BUENOS AIRES,SOLICITE MI EQUIPO DE MOCHILERO Y TODOS LOS DÍAS CONCURRIA GRACIAS A LOS CONOCIMIENTOS DE INGLES PARA REALIZAR LAS COMPRAS PARA EL GRUPO "CAEO".

VTE. LOPEZ 1931 1º B (1128)
Buenos Aires - Argentina
802 - 6900

Imprimir

CAPITULO I

MALVINAS

ACLARACION

Los temas de este Capítulo: características geográficas, climatología, flora, fauna, riquezas marinas renovables y no renovables, la población y los antecedentes históricos ~~antes y después de~~ 1960, han sido ampliamente desarrollados en los Anexos 1, 2, 3 y 4.
~~anteriores al año~~

~~Además, éstos temas han sido tratados con distintos niveles de detalle por muchos autores (algunos de los cuales figuran en el Anexo "Biografía" consultada).~~ "Bibliografía"

De todas maneras, hemos creído sería de interés del lector, antes de abocarlo al tema central del libro, familiarizarlo con el lugar donde se desarrollaron los acontecimientos. participando lo de las vivencias de quienes ~~vivieron en~~ conocieron Malvinas y a quienes la sobrevolaron.

UBICACIÓN DEL ARCHIPIÉLAGO MALVINAS (Gráfico 1)

Se encuentra a 500 km. al este de Argentina Continental (51° al 57° latitud sur y de los 57° a los 61° de longitud oeste). Sus 230 islas e islotes poseen una superficie de 12.000 km2 de los cuales corresponden 500 km. para la Soledad y 350 para la Gran Malvinas. Ambas islas están separadas por el Estrecho de San Carlos, cuyo ancho varía entre 4 y 29 km.

Los tres archipiélagos Malvinas, Georgias del Sud y Sandwich del Sud, están situados en la plataforma continental, vale decir en la masa continental sumergida. Significa entonces que las Islas geográfica y geológicamente tienen el carácter de sudamericanas (gráfico 2). "Después del descubrimiento de América no había descubrimientos que hacer en los dominios de España".

La ubicación actual de las Islas surge del resquebrajamiento de la tierra, hacen 200 millones de años y la conformación subsiguiente en distintas placas de corteza terrestre o placas teutónicas.

Algunos autores sostienen la teoría de la existencia de un "minicontinente Malvino" que se originó en la mencionada rotura en la cual África se separó de América del Sud y de la Antártida. Esta última se dirigió hacia el Polo cubriéndose de hielo pero conservando los restos fósiles de vegetación tropical y de animales prehistóricos. Entonces, el "minicontinente Malvino" (figura 3) constituye una prolongación sumergida del continente que reaparece en las islas Malvinas y en las Georgias y Sandwich del Sud. Además, tiene la particularidad de presentar al este de Malvinas una plataforma

CS.1.108

Fig 11



Fig N:

DR. ROBERTO O. STVRTECKY

FOTO N°8

MIENTRAS PUDIMOS DORMIMOS Y VIVIMOS EN UNA CASA CERCANA AL HOSPITAL ,LA CUAL DESPUES COMPARTIMOS CON PILOTOS DE PUCARA Y LUEGO FUE BONBARDEADA.
LA APODAMOS **LA TREGUA** SE PODIA HABLAR DE CUALQUIER TEMA MENOS DE LA GUERRA,EL QUE ASI LO HACIA PAGABA EL VINO O LA CERVEZA,COSTUMBRE ESTA QUE TRAIAMOS DEL HOSPITAL AERONAUTICO CENTRAL,YA QUE EN BUENOS AIRES,NOS REUNIAMOS EN EL BAR **LA PASTINA"** (AUN HOY SI QUIEREN CONOCER ALGUNA ANECDOTA PUEDEN CONCURRIR LOS DIAS MIERCOLES AL MEDIODIA DONDE ENCONTRARAN A ALGUNOS PERSONAJES).
EN **LA TREGUA** COCINABAMOS ,AMASAMOS PAN,JUNTO CON EL BIOQUIMICO ,HICIMOS VINO MANERO ES MAS LIMPIO QUE EL PATERO,GRACIAS A QUE ALGUN INCONCIENTE MANDO A MALVINAS CAJONES DE UVA .TAMBIEN FABRICAMOS "TIA MARIA"PARA TRUEQUE TODO ESTO SIGUIENDO LOS CONSEJOS DE MI SABIO PADRINO QUIEN ESTUVO PRISIONERO EN RUSIA DURANTE LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL,Y ENTRE LOS CUENTOS DE MI NIÑEZ ME DIJO SI ALGUN DIA VAS A LA GUERRA PREOCUPATE DE LA COMIDA QUE LO DEMAS VIENE SOLO.
EN LA MEDIDA QUE PODIAMOS INVITAMOS A COMPARTIR LA MESA Y A DISTENDERSE A DISTINTO PERSONAL DE LA ISLA,POR ELLA PASARON ENTRE OTROS,PIUMA, ZEN,DONADILLE,SILVA Y MUCHOS MAS QUE EN ESTE MOMENTO NO RECUERDO SUS APELLIDOS.
EN LA FOTO VEMOS A LOS DRES.BORACIO,BIANCONI,FERNANDEZ, MARTIN.

continental sumergida a más de 2.500 mts. de profundidad y que se extiende a 1.500 km. de longitud.

Los hechos que vamos a relatar transcurren principalmente en la Malvinas Oriental o de la Soledad. En la isla Gran Malvinas y Occidental y en las islas Georgias y Sandwich del Sud los hechos fueron de menor cuantía.

En la isla Oriental está Puerto de la Soledad donde estuvo el asentamiento español (Puerto Argentino. Puerto Stanley para los británicos). En la Occidental, Puerto Egmon, único asentamiento británico durante 8 años. Entre las dos islas está el Estrecho San Carlos.

De las islas Georgias del Sud, San Pedro (gráfico 4) es la principal y tiene la particularidad de que el mar y los vientos siempre azotan desde el sudoeste. La costa opuesta, la resguardada, está llena de bahías pequeñas, entradas, caletas y golfillos que fueron utilizados por los cazadores de ballenas a fines del siglo pasado y principios del corriente.

En la isla San Pedro está Grytviken que significa "bahía de las ollas" porque allí se encontraban ollas que se utilizaban para procesar el aceite. Un poco más al norte se encuentra Puerto Leith donde el Sr. Dividoff compró una factoría lo que determinó el viaje del Bahía Buen Suceso, que a la postre, prácticamente, fue el motivo del comienzo de las hostilidades,

Desde 1904 la Compañía Argentina de Pesca se había establecido en la Isla totalmente desocupada, tierra nullius al decir de los juristas. Lamentablemente, esta Compañía, presionada por los británicos les pidió concesión para quedarse en las islas reconociéndoles así la soberanía. Más tarde, en 1950, la Compañía se vendió al Gobierno de ocupación de Malvinas, por los ingleses llamadas Falkland. Frente a Grytviken se instaló el British Antartic Service o Servicio Antártico Británico, con la casa principal denominada Shakleton en honor al expedicionario británico que naufragó en la Antártida, luego navegó 8 meses sobre un témpano, arribó a las Georgias del Sud, desembarcó y al día siguiente murió. Está enterrado allí.

El otro grupo, las Islas Sandwich del Sud, cuyo descubridor James Cook (1975) manifestó que no valía la pena seguir más hacia el sur porque "ésto ya es el fin del mundo". Islas con emanaciones sulfurosas volcánicas tenebrosas. Sin embargo la R. A. se estableció en 1976/77 en el verano, en las islas Tule del Sud con la estación científica corbeta Uruguay. Cinco días después de la capitulación de Puerto Argentino, el 19 de junio de 1983, fueron desalojados y las instalaciones arrasadas por los británicos.

~~CLIMATOLOGÍA~~

~~visto~~ Malvinas, vista desde el aire.-

copiar en la pagina siguiente

801.1 SO

Brigadier

BLOOMER REEVE

Carlos Felipe

BLOOMER REEVE

CS.1.110

CS/1F

Argentinische Botschaft
Luftwaffenattaché

Berliner Freiheit 16
5300 Bonn 1
Ruf 69 12 82

Bonn, 4 de junio de 1983.-

Señor Brigadier:

Recibí Sr. su nota fechada el 26 de mayo, el día 1º de junio a mi regreso de Le Bourget.

Esta contestación es apresurada porque comprendo el apremio, trataré de exponer como viví Malvinas.

El relato se lo adjunto aparte. Esta nota es más personal y como Ud. dice para uso prudente.

Antes necesito aclararle Sr. Brigadier mi experiencia de Malvinas donde pasé 840 días de mi carrera.

Mi primer contacto con el archipielago fué por el relato en LADE, del Com. médico DEL INTENTO que llegó a Puerto Stanley como rehen en el DC-4 de Aerolíneas (Operación Condor).

Por sugerencia de él preparé en el Buenos Aires Herald un artículo de LADE en que se proponia la conexión del archipiélago con el continente por medio de los servicios patagónicos. El director del diario Roberto COX me apoyó y llegó el ejemplar a la capital isleña, creemos que tuvo el visto bueno de la Embajada del R.U. Ya habían comenzado rondas en ppeparación del acuerdo de comunicaciones. El efecto fué notable.

Retomé el tema - siendo Ud. Comandante en Jefe - al formar parte de una comisión que se trasladó a las islas por 20 días a fin de ubicar un espacio para construir una pista provisoria que debía durar 2 años. Comisión presidida por el entonces Comodoro Degan Lob, con participación de RR.EE., el entonces Mayor Remorino y el Agregado de la RAF Melrose.

En 1973, el entonces J.E.M.G. Brigadier FAUTARIO me designó para reemplazar el Com. DE LA COLINA en Malvinas. No se llamó a concurso. No fué voluntario, al contrario, no quería dejar de volar... no obstante debo reconocer que la gestión era un desafío y me dió grandes satisfacciones. El Sr. Brigadier FAUTARIO me apoyó plenamente, inclusive cuando tuve problemas políticos.

La construcción de la planta Antares (YPF), la planta de Gas del Estado, ampliación de la pista de F.Aé., instalación del VOR, incorporación de las maestras, implementación de apoyo médico en Comodoro Rivadavia, problemas del Regina Prima, viajes del Servicio de Transportes Navales, fueron algunos de los problemas de mi gestión.

También tuve la visita del Buque Shackleton (interceptado por una fragata de la A.R.A.), visita de Lord Shackleton, construcción de la pista definitiva de los ingleses y el cambio del gobernador local.

CONT///

CS.1.111

Argentinische Botschaft
Luftwaffenattaché

Berliner Freiheit 16
5300 Bonn 1
Ruf 69 12 82

///NUACION.

La gestión previa del Com. DE LA COLINA fué a mi entender excelente y facilitó la mia. RR.EE. con el Subsecretario CARASALES y el Dr. BLANCO, me incentivaron constantemente.

Cuando estaba seguro que las islas no ocuparían más mi atención, me ordenó el Ministro de RR.EE. Brigadier PASTOR (yo era su Jefe de Gabinete) que negociase en Londres el cambio del encargado de negocios de G.B. (CARLESS) por un nuevo diplomático a nivel embajador (WILLIANS), fué un viaje exitoso lo que impresionó a RR.EE. como señal de que Londres buscaba una solución al tema Malvinas.

A esto siguieron reuniones secretas y rondas de conversaciones públicas con el gobierno de G.B. en que acompañé como segundo al entonces Comodoro CAVANDOLI, las reuniones secretas no fueron dadas a conocer y es donde más se comprometia el gobierno inglés con anuencia de la Primer Ministro. Esto Sr., es crítico porque va a quedar olvidado y no reconocido como el acuerdo del Principe Masserano en 1770. Esta información está registrada en actas que se pasaron al Sr. Gen. VIDELA (más información tiene el Sr. Brigadier Mayor PASTOR y el Brigadier CAVANDOLI).

Reconozco Sr. Brigadier que esta nota es larga pero me siento más tranquilo se abundo en algunos detalles.

Finalmente el 27 de marzo de 1982, el Jefe de turno del Comando en Jefe, me ordenó trasladarme a Bs.As. y tomar contacto con el Brigadier LAMI DOZO el mismo día. La comunicación la recibí a las 06:00 hs. y salí de Bonn a las 15:00 hs. Fué una satisfacció plena que mi fuerza tuviese en cuenta mi experiencia y me reclamase

El Brigadier PLESSL me ordenó que proveyese una permanencia de 30 días, pero antes de embarcarme el día 4 de abril, sus palabras fueron que mi regreso quedaba SINE DIE.

Aproximadamente el 18/19 de mayo el Sr. Brigadier REVOL, por radio me comunicó que se habia decidido relevarme y que designaría un reemplazante.

Contesté al J.II que no podía ser reemplazado a esa altura, ya el fin se preveia y quedaría en la historia como desertor y cobarde de modo que solicitaba permanecer hasta el desenlace.

El 22 de mayo redacte una nota al Brigadier Mayor GARCIA ratificando mi pedido y con detalles profesionales.

De ahí terminé mi gestión como P.O.W. de los ingleses, caso inédito de un diplomático acreditado ante una nación aliada en la NATO (OTAN).

CONTI///

CS.1.112

Argentinische Botschaft
Luftwaffenattaché

Berliner Freiheit 16
5300 Bonn 1
Ruf 69 12 82

///NUACION

Opinión personal de personal de otras fuerzas

En primer lugar el Contralmirante que fue a quien menos conocí.

Sintéticamente un hombre descortes, de mal trato al subalterno, quedaba aislado por esos factores.

Personalmente después de dos o tres temas que traté con él, lo ignoré para evitar problemas futuros, también lo hacían oficiales de Armada. Estaba en una lucha de prestigio constante.

Despúes del desastre de Isla Elefante (Peble Island) se volvió más intratable, aún para los mismos marinos. Su segundo pidió venir a alojarse con nosotros (Cap. Mario Mozarelli) porque terminaría por insubordinarse.

Ejército

General MENENDEZ: Un hombre educado, culto, considerado y de poco carácter.

Aceptaba asesoramientos, dió amplia libertad a la Secretaria de Gobierno. Hubiese sido un buen gobernador civil, oficial de EM o Director de Instituto. Carecía del empuje de un combatiente

Es ingenuo en algunos aspectos, pero inadecuadamente orientado en el C.E.J.E. respecto a las condiciones que encontraría y las fuerzas de que dispondría, y creo, aún de la misión.

Comprobé que no insistía en el cumplimiento de órdenes y permitía iniciativas ridiculas de algunos componentes de la fuerza, como los ayudantes, que sin afectar temas trascendentes lo comprometían en su imagen. Daba la impresión que no los desautorizaba por no lastimarlos.

Dió imnumerables órdenes que le solicitamos, que no se cumplieron, que reiteraba posteriormente e inclusive que impartió en forma directa, se ignoraron por completo.

No conocía la historia inglesa y no creia cuando le comentaba que los MARINES eran profesionales, muy instruidos y no HOMOSEXUALES Y DROGADICTOS como se hacia correr. Es posible se halla visto limitado, y en cierta forma desautorizado por el General JOFRE que se sabía tenía el mando efectivo de la fuerza terrestre. En tiempos de paz hubiese sido un jefe con gran prestigio y capaz de atraer mucho apoyo.

General JOFRE: De la promoción del Gen. MENENDEZ. De carácter. Soberbio en su trato. Con respecto al sector gobierno no prestaba atención a nuestras sugerencias a pesar de que conocíamos a la población, de que teníamos dominio del inglés y que eramos confidentes de un delator.

CONTI///

CS.1.113

Argentinische Botschaft
Luftwaffenattaché

Berliner Freiheit 16
5300 Bonn 1
Ruf 69 12 82

///NUACION.

Sus segundos, el Coronel AGUIAR (JEM) y el Tte.Coronel DALTON (J-III) excelentes profesionales, suplian en mucho su mal trato.

Aparentemente como profesional era el de mayor capacidad Mantenía el mando de sus unidades bajo estricto control aunque no le respondieron plenamente. Solia recorrer las unidades.

Al capitular pidió que me quedase en su Comando para enlace con las fuerzas inglesas a lo que contesté que prefería no hacerlo. Mi resolución fué tomada porque los oficiales de F.Aer. estamos acostrumbrados en tener trato riguroso, pero muy pocas veces desconsiderado y prepotente y me hubiese provocado una reacción inconveniente.

A pesar de eso, Sr., creo que hay algo de timidez en su personalidad. Al día siguiente de la capitulación acompañé al Cnel. AGUIAR a una entrevista con el Jefe logistico del Gen. MOORE, una reunión sumamente dura, donde se comprobó que el trato amable de la noche anterior había desaparecido. Los ingleses rompían su palabra dada previamente y si escalaban en ese sentido la tropa nuestra sufriría mucho.

Con AGUIAR estábamos convencidos que había causa de sobra para entrevistarse con el General MOORE, que élseguramente no sabía de estas últimas órdenes.

El Gen. MENENDEZ estaba embarcado ya.

El general no quiso. Simplemente informó de lo decidido por los británicos al General de División GARCIA por radio, acto al que lo acompañé.

Por mucho, da la impresión de ser el más competente de los generales.

<u>General PARADA</u>: Estuvo alojado en nuestra vivianda [illegible] semanas. Un oficial superior culto, pulido, sin conciencia de mando Disponía de un JEM de iguales carácteristicas.

Ambos demoraron su traslado al frente hasta que fué imposible el vuelo en helicoptero. Sus unidades estaban en DARWIN - FOX BAY y HOWARD (las dos en la isla occidental), no tuvo intención de dejar Puerto Argentino, quizás porque no lo creía necesario pero la distancia de sus unidades hacia imposible una conducción efectiva (aunque en Km. no era notable).

<u>General DAHER</u>: Inicialmente previsto como Jefe de la Agrupación Terrestre. La llegada de dos Brigadas con sus respectivos mandos lo desubicaron. No obstante hizo esfuerzos para permanecer en Malvinas y aceptó ser Jefe de un EM del gobernador.

Sus funciones fueron obviables y obviadas. La noche previ a la capitulación voló por una gestión a CRV y no pudo regresar. Tenía un EM amorfo que no contaba con un rol equilibrado en las estructuras,operando. Muchas notas que se le presentaban contaban con su apoyo moral pero no progresaban ni se tenía eco en las agrupaciones.

CONTI///

CS.1.114

Argentinische Botschaft
Luftwaffenattaché

Berliner Freiheit 16
5300 Bonn 1
Ruf 69 12 82

///NUACION

Se le hizo llegar información de un ex-Marine que nos sugirió algunas lineas de avance (hombre que nonocí en 1975 como chofer del gobernador) coincidieron con la intención de THOMPSON por supuesto que no tenían porque tenerle fé, pero lo desecharon por completo, creo que sin análisis-.El confidente únicamente hablaba conmigo o el entonces Capitán de Navio B.M. HUSSEY y ocasionalmente pudimos incluir en algunas reuniones al Coronel MACHINANDARENA.

El Gen. MENENDEZ lo evacuó con la familia para salvar su vida.

Sr. Brigadier ya estará Ud. cansado y sin haber leido nada novedoso.

Hay un informe general (4 caras de casette) casi dos horas que remití al Comodoro ISAAC por orden del Comodoro CONSTANZ Este método anormal fué para cumplir la orden del Brigadier LAMI DOZO de regresar de inmediato a BONN donde había dejado a mi ya sufrida familia.

Creo que la J-II lo ha pasado a máquina, esta algo desordenado pero debe haber sido pulido. [redacted]

El informe hablado, ahora que lo escuché nuevamente, tiene una parte repetido (3/4') y una zona gangosa (5/6') el resto es aceptable.

Otro documento es el informe de gobierno que me pidió MENENDEZ que transmití por el teletipo de SIDE.

Y por último la nota a que hice referencia, que remití al Brigadier Mayor GARCIA el 22 de mayo.

Después de haber leído mucho de fuente británica, con el bagaje político y de relaciones exteriores que tengo por mis ex-funciones, del conocimiento personal de varios diplomáticos que intervinieron (como lo tienen en mayor grado el Brigadier PASTOR, el Brigadier CAVANDOLI, el Comodoro CURA y el Comodoro CUADRADO) h llegado a apreciar que no puedo hacer una descripción total de tod porque hay mucho oculto que debe salir a la luz.

Se imaginará Sr. que si esto es largo es porque estaba preparado mental y emocionalmente para hacerlo.

Me extrañó que no me hubiesen preguntado nada, pero con esto ya quedaría poco por explicar.

En la RFA la FAA tiene un prestigio absoluto. Cuanta más condecoraciones dá la Armada mas subimos en aprecio.

CONTI///

CS. 1. 115

Argentinische Botschaft
Luftwaffenattaché

Berliner Freiheit 16
5300 Bonn 1
Ruf 69 12 82

///NUACION.

Pero el Inspector General (General OBLESER, equivalente a C.E.J.) que me recibió por mas de una hora, preguntándome sobre las operaciones, me comento más o menos textual. "Uds. no hicieron nada nuevo, sólo redemostraron lo que ya se sabe desde 1938 - pero que acá en la OTAN, se tratan de olvidar".-

La acción de gobierno nuestra fué correcta hacía la población, podría haber sido mejor pero no muhco. No hubo un sólo atentado contra el pudor de que se tenga noticia. Se tuvo siempre en cuenta las "Convenciones de Ginebra" y los "Usos y costumbres de la Guerra".

Por falta de experiencia hubo excesos en DARWIN pero fué en un nivel, que dada las limitaciones de la zona, fueron poco explotables para la prensa enemiga.

La información inglesa en ese aspecto alaba a Argentina y sus soldados. Fué una preocupación constante que se tuvo, la imagen que tendrían de nuestro país al terminar las hostilidades, no importaba ser vencedores o vencidos para eso. La orientación de la Junta Militar lo ordenaba.

<u>Operativamente</u> el problema principal que se debió enfrentar es el terreno. Muchos conociamos sus limitaciones (Gpo 1 de Mantenimiento, YPF, Gas del Estado en menor escala) pero esa información no se requerió inexplicablemente.

No obstante se podría haber improvisado una mejor defensa, pero Sr. en Ejército, mucho depende del soldado. Este no estaba adiestrado y Ejército no conocía sus limitaciones.

No tenía idea del pie de trinchera o de la desnutrición progresiva. El efecto térmico fué ignorado al principio y las cocinas era alimentadas a leña donde no hay árboles. Para fuego se sacrificó los postes de alambradas y se dispersaron las ovejas que eran un recurso importante para alimentarse.

No faltó comida, falta distribución, pero cada día el soldado-niño come menos por motus propio, porque psicológicamente se va negando a estar ahí. No es cobarde, es un chico en soledad lleno de slogans, no adoctrinado ni instruido <u>que no sabe cuidar su equipo personal</u>, <u>limpiar su arma</u>, <u>ayudarse entre ellos</u>. Procede de un ambiente sociológico malo para el sacrificio.

El caso del R.I.5 del Coronel MABRAGAÑA debe ser conocido por Uds.

Todo esto se apreció podía haber variado con adoctrinamiento e instrucción, inclusive en la zona.

CONTI///

CS-1-116

Argentinische Botschaft
Luftwaffenattaché

Berliner Freiheit 16
5300 Bonn 1
Ruf 69 12 82

///NUACION.

Capitulacion

El 14 de junio los británicos intiman a la rendición.

La guarnición estaba al alcance de la artilleria, Ejército ya no puede resistir el batido, sólo el B.I.M.5 queda en posición, el R.I.25 y la A.A. de F.Aé. Todo lo demás se desbandaba, no se conocía las condiciones del enemigo que aparentemente tambien eran marginales, pero el General MENENDEZ debe decidir porque se perdió la planta potalizadora de agua. No existía otra planta para agua de mar excepto la de buques que es normalmente limitada.

La población civil llegaba a 550 declarados con un censo incorrecto por parte del grupo que correspondía a Ejército, que no terminó su sector.

La población y la guarnición quedaba sin agua ni electricidad. Había más de 200 menores de edad (estimamos teniamos más de 630 civiles).

No hubo pánico en ningún momento. Despúes de la rendición desaparecida la forma, parte de los cuadros perdieron el fondo en Ejército. En especial durante el periodo de internación en el campo de prisioneros de AJAX BAY que apodamos el pozo negro.

Marina mantuvo el fondo. F.Aé. fué ejemplar.

De la capitulación se obtuvieron negociadas diversas condiciones que ya habran sido relatadas.

1 - Conservación de banderas.
2 - Sin desfile de rendición.
3 - Consevar el mando natural hasta el embarque.
4 - Conservar las armas de puño hasta el embarque, los oficiales.
5 - Mantener las comunicaciones con el continente en texto claro hasta el embarque.
6 - Continuar el traslado a los buques Irizar y Bahia Margarita con medios propios de heridos, incluidos helicopteros
7 - Evacuación de fondos y documentación
8 - Otras que no recuerdo.

Falta dar estado público a lo que las FF.AA. hicieron correctamente (que fué en parte sugerido indirectamente al Gen. MENENDEZ después de leer su declaración).

1 - El uso de la artilleria antiaérea (20 y 35 mm.)
2 - La creatividad de trasladar en vuelo un Exocet S/S y las piezas de artilleria SOFMA.

CONTI///

CS. 1. 117

Argentinische Botschaft
Luftwaffenattaché

Eerliner Freiheit 16
5300 Bonn 1
Ruf 69 12 82

///NUACION.-

3 - El haber mantenido la pista operable (que ya algo se dijo)
4 - La crueldad innecesaria de las Belugas en contraposición de la resolución de no usar NAPALM.
5 - La acción de nuestros marinos mercantes.
6 - El trato de POW inhumanos hacia la tropa y personal que se traslado al aeropuerto.
7 - La preocupación por cumplir con las Convenciones de Ginebr ordenado por la Junta desde un principio (sólo lo expresan los ingleses).
8 - La importancia de la planta potalizadora en la decisión de la capitulación.
9 - La irresponsabilidad de la armada británica que hacia fuego sobre zonas pobladas (RACE COURSE y DAVIS STREET) que ocasionó victimas civiles.
10 - La insistencia del General MOORE en la capitulación de que no se produjeran más ataques aéreos.

y otros puntos que reflotaran algo el prestigio y el honor.

Tuve un colaborador excepcional que fué el Vcom. MIARI que debió suplir deficiencias de Ejercito en muchas áreas, al que imagino ya habran citado.

Un último punto.

Mucho se criticó la falta de resistencia final en Puerto Argentino.

Si Ud. escucha los cassettes de J-II verá que era imposible por las siguientes causas.

1 - La palabra empeñada por el General de que no habría combate en la ciudad. Se podría haber hecho la resistencia si se hubiese evacuado a la población.
2- La falta de agua para toda la guarnición.
3- La tendencia a incendios en cadena de las viviendas (el 12 de junio, el Cnel CHINNI y yo debimos oficiar de bomberos, ayudando a parte de la población y 3 suboficiales a dominar un incendio que se propagaba a las casas vecinas
4- Un exceso de personal de tropa que no tenía funciones ni rol, que se replegaban y ocupaban zona de la ciudad sin armas la mayoría, o las tenía fuera de servicio y sin munición.

Propusimos algunas medidas pero el ánimo general no las consideró.

Esto es todo Sr.

Saludo muy atentamente.

Comodoro CARLOS FELIPE BLOOMER REEVE
Agregado Aeronáutico en la
República Federal de Alemania

CS-1.118

B-X-M 3

INFORME PERIODISTICO Nr.: 208

PERIODICO: GENERAL ANZEIGER

FECHA: 23.08.82

TITULO: "EN LAS ISLAS FALKLAND YA NADA ES COMO ANTES" LOS MALVINEROS SOLICITAN LA DESTITUCION DEL GOBERNADOR"

LONDRES(dpa) El sentimiento de exaltación patriótica se ha diluido, nuevamente se ha regresado a la "vida cotidiana". De a poco va pasando a segundo plano que hace un corto tiempo estaban en guerra con Argentina. Los soldados que después de dos meses de la victoria regresan a su patria siguen siendo recibidos como héroes,con júbilo y bandas musicales, la "gran estación de trenes" ahora es pequeña.

Huelgas y golpes terroristas irlandeses-republicanos han hecho que la Nación vuelva a ser conciente de que también en la patria se convive con la muerte y la exterminación. En las Islas Falkland, motivo y objeto de la guerra, por el contrario, se está lejos de regresar a la normalidad. Allí -ante la costa de Argentina, se encuentra la mayor fortificación militar occidental en el Atlántico Sur. Cazabombarderos de despegue vertical del Tipo "Sea Harrier" que continúan operando desde el portaviones "Invincible" y radares con misiles de defensa constituyen la pantalla de protección.

Los habitantes de las islas se han manifestado a favor de una mayor participación de la población en la autoadministración del grupo de islas en el Atlántico Sur. En una emisión radial recibida en Londres el portavoz de los 1800 habitantes exigió el traslado del gobernador británico de las islas, Rex Hunt. Hunt, que desde su regreso después de la expulsión de las tropas argentinas mediante fuerzas británicas lleva el título de comisario civil, es "un símbolo del colonialismo británico", expresó una locutora. El Ministerio del Exterior en Londres reprocha a los representantes de los malvineros en el programa radial que dilaten deliberadamente la decisión sobre el futuro Status del grupo insular.

CS-1-119

El martes, dos miembros del Consejo Legislativo de las Islas Falkland pudieron presentar un informe en defensa de la autodeterminación ante la Comisión de Descolonización de las Naciones Unidas. El malvinero John Cheek calificó este hecho como una victoria para la causa de sus compatriotas ya que hasta ahora la Comisióóse había inclinado hacia Argentina en el caso Conflicto-Falkland.

Alrededor de 4000 uniformados tomarán posición permanente en las inhospitalarias islas de crias de ovejas. La guarnición es el doble de numerosa que la población. Antes de desatarse la crisis sólo 79 infantes de marina ligeramente armados les hacían compañía a los 1800 campesinos y criadores de ovejas. A estos se agregaban 125 hombres del buque "Endurance".

Para dominar el torrente humano, se construyen a toda marcha lugares para hospedarse. El material, como se hace también con las provisiones y los equipos de relevo, se transportan mediante máquinas "Hercules" de transporte desde el punto de apoyo en el Atlñatico Central, la isla Ascensión, o por mar. La mayoría de los soldados -entre ellos el segundo hijo de la reina Elizabeth, el piloto de helicópteros,principe Andrew- viven aún en barcos o carpas. Ambos, durante las lluvias, nieve y tempestades no son ningún placer.

La tarea más importante es la construcción de la pista para aviones en la capital, Port Stanley. La pista que exixtía hasta el momento para pequeños aviones deberá transformarse para que puedan operar las máquinas "Phantom". La "Operación Tin Lion" es el proyecto de más envergadura para los colonos británicos desde hace dos decenios.

Será posible mediante la utilización de un procedimiento empleado por los EE UU en Vietnam. Se colocarán placas de aluminio sobre un suelo de piedra molida, conectándolos entre sí, constituyendo una superficie de aterrizaje sin cemento. Pero se presentan problemas: a veces cede el suelo pantanoso, otras, aparecen puntas de roca.

Un trabajo de Sísifos es también la remoción de minas que ya hicieron volar a varias ovejas, vacas y chanchos y, entre los

CS - 1 - 120

soldados ocupados de esa tarea se cuenta un muerto y ocho heridos. Los autoencendidos plásticos son ininterceptables para los detectores de metal, pero su remoción es irrenunciable si no se quiere declara zonas enteras como impenetrables. Se dice que "el 60 % de las víctimas norteamericanas en Vietnam cayeron debido a las minas terrestres". Los que corren más peligro son los niños de las islas, ya no pueden seguir jugando indiscriminadamente detrás de las casas de madera. También para los isleños mayores el tiempo de posguerra ha desterrado la época de recogimiento solitario.

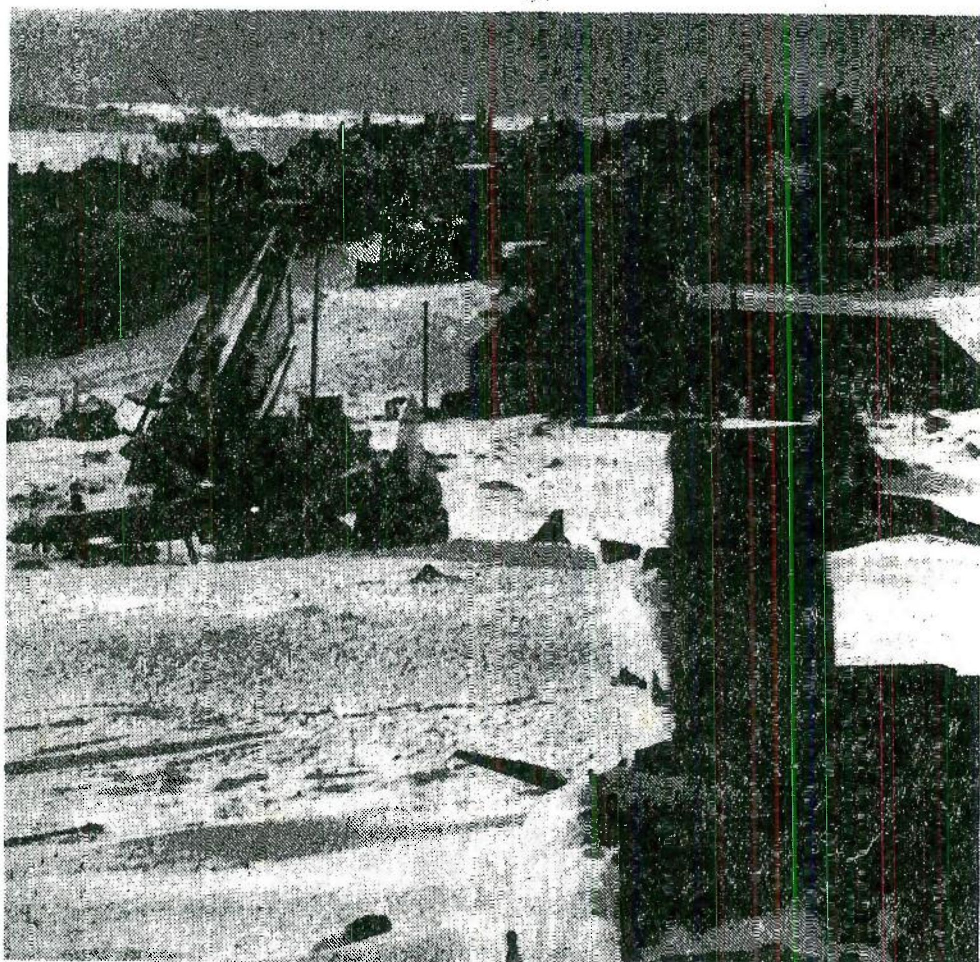
La isla que desde siempre vivió con un "menos" en mujeres, es ahora una comunidad desbordada de hombre. Los criadores de ovejas gritaban a los reporteros de la BBC "Mándennos mujeres". Muchos isleños se preocupan, los muchos "boys" con traje verde oliva pueden casarse con las pocas mujeres solteras que quedan y llevárselas "a casa, a Inglaterra". Ya era así antes de la "gran guerra", cuando sólo había un manojo de infantes de marina de servicio.

Comodoro CARLOS FELIPE BLOOMER REEVE
Agregado Aeronàutico en la
Repûblica Federal de Alemania

CS - 1 - 121

Auf den Falkland-Inseln ist nichts mehr so wie vorher

London. (dpa) Das patriotische Hurragefühl ist verflogen, es ist wieder „Alltag“: Bei den Briten tritt langsam in den Hintergrund, daß sie kürzlich noch einen blutigen Krieg mit Argentinien geführt haben. Heimkehrende Kämpfer werden zwar mehr als zwei Monate nach dem Falkland-Sieg weiter wie Helden mit Jubel und Blaskapellen empfangen, der „große Bahnhof“ aber ist jetzt kleiner.



VOR DER KÜSTE ARGENTINIENS entsteht die stärkste westliche Militärfestung im Südatlantik. Unser Bild zeigt eroberte argentinische Waffen vor Port Stanley.

Foto: GA-Archiv

Falkländer fordern Absetzung des Gouverneurs

Streiks und irisch-republikanische Terroranschläge haben der Nation ins Gedächtnis zurückgerufen, daß auch in der Heimat Tod und Vernichtung umgehen. Auf den Falkland-Inseln, Anlaß und Objekt des Krieges, ist man dagegen noch längst nicht wieder zur Tagesordnung übergegangen. Denn dort — vor der Küste Argentiniens entsteht die stärkste westliche Militärfestung im Südatlantik. Senkrecht startende Kampfbomber vom Typ „Sea Harrier“, die weiter vom Flugzeugträger „Invincible“ aus operieren, und Radars mit Abwehrraketen bilden den Schutzschirm.

Die Bewohner der Falklandinseln haben sich gestern für eine stärkere Beteiligung der Bevölkerung an der Selbstverwaltung der Inselgruppe im Südatlantik ausgesprochen. In einer in London empfangenen Rundfunksendung forderten Sprecher der 1800 Einwohner die Abberufung des britischen Inselgouverneurs Rex Hunt. Hunt, der seit seiner Rückkehr nach der Vertreibung der argentinischen Truppen durch eine britische Streitmacht den Titel eines Zivilkommissars führt, sei „ein Symbol des britischen Kolonialismus“, erklärte eine Sprecherin. Dem Außenministerium in London warfen die Vertreter der Falkländer in der Rundfunksendung vor, die Entscheidung über den zukünftigen Status der Inselgruppe absichtlich hinauszuzögern.

Vor dem UNO-Ausschuß für Entkolonialisierung hatten am Donnerstag zwei Angehörige des Gesetzgebenden Rates der Falkland-Inseln ihr Plädoyer für eine Selbstbestimmung vortragen dürfen. Der Falkländer John Cheek bezeichnete dies als Sieg für die Sache seiner Landsleute, da der Ausschuß bisher dazu geneigt habe, sich im Falkland-Konfliktfall auf die Seite Argentiniens zu stellen.

Rund 4000 Uniformierte werden künftig auf den unwirtlichen Schafzuchtinseln dauerhaft Stellung halten. Die Garnison ist doppelt so groß wie die zivile Einwohnerschaft. Vor Ausbruch der Krise leisteten nur 79 leichtbewaffnete Marinesoldaten den 1800 Bauern und Schafzüchtern Gesellschaft. Dazu kamen noch die 125 Männer vom Eis-Patrouillenschiff „Endurance“.

Um die Menschenflut zu bewältigen, bauen Pioniere mit Hochdruck an Unterkünften. Das Material wird ebenso wie Proviant und Ersatzmannschaften im Dauereinsatz von „Hercules“-Transportmaschinen vom Mittelatlantik-Stützpunkt Ascension Island herangeflogen oder über See beschafft. Die meisten Soldaten — darunter auch Königin Elizabeths zweiter Sohn, Hubschrauberpilot Prinz Andrew — leben noch auf Schiffen oder in Zelten. Beides ist bei Sturm, Regen und Schnee kein Zuckerlecken.

Die größte Aufgabe für die Pioniere ist der Ausbau der Flugzeugpiste beim Hauptort Port Stanley. Der bisherige Landeplatz für Kleinflugzeuge soll für „Phantom“-Maschinen brauchbar werden. die „Operation Zinnlöwe“ (Tin Lion) ist das größte Projekt britischer Pioniere seit zwei Jahrzehnten.

Möglich wird das mittels eines von den USA in Vietnam angewandten Verfahrens. Dabei werden Aluminiummatten auf einem Untergrund aus zermalmtem Fels miteinander verbunden und bilden so eine Landefläche ohne Beton. Doch gibt es Tücken: Mal gibt der moorige Torboden nach, mal ragen Felsspitzen aus dem Untergrund.

Eine Sisyphos-Arbeit ist auch die Beseitigung Tausender argentinischer Minen, die schon mehrere Schafe, Kühe und Schweine in die Luft jagten, und unter räumenden Soldaten gab es einen Toten und acht Verletzte. Die Plastik-Selbstzünder sind für Metalldetektoren unauffindbar. Doch ihre Beseitigung ist unverzichtbar, will man nicht ganze Landstriche für unbetretbar erklären. „60 Prozent der US-Opfer in Vietnam gingen auf das Konto vergrabener Landminen“, heißt es. Besonders gefährdet sind die Falkland-Kinder. Sie dürfen nicht mehr sorglos hinter den Holzhäusern spielen. Doch auch für erwachsene Falkländer hat die Nachkriegszeit die Einöd-Beschaulichkeit beendet.

Die schon immer im Frauen-Minus lebenden Inseln sind nun eine vollends männerüberquellende Gemeinschaft. „Schickt uns Mädchen!“ rief ein Schafzüchter einem BBC-Reporter zu. Manche Insulaner sorgen sich, die vielen Boys im Olivanzug könnten auch noch die letzten ledigen Frauen wegheiraten und „heim nach England“ nehmen. Das war schon vor dem „großen Krieg“ so, als nur die Handvoll Marinesoldaten dort Dienst schob.

CS-1-122

INFORME FINAL del OFICIAL de ENLACE EJECUTIVO DE LA F. Aerea

My. JUAN CARLOS BONAVIA

BONAVIA

CS-1-123

C5 IIG

OFICIAL DE ENLACE EJECUTIVO DE FUERZA AEREA

INFORME FINAL

PRODUCIDO POR: MAYOR D. JUAN CARLOS BONAVIA

COMODORO RIVADAVIA, 21 de junio de 1982.

CS - 1 - 124

COMANDO DE FUERZA AEREA SUR
(A-3) - OPERACIONES

COMODORO RIVADAVIA

INFORME DEL OFICIAL DE ENLACE EJECUTIVO DE LA FUERZA AEREA (OEEFA).

PROPOSITO:

1. El presente informe se confecciona con la finalidad de:

- Marcar la experiencia lograda.
- Examinar deficiencias.
- Efectuar una evaluación.
- Obtener conclusiones.

ANALISIS DE LA TAREA

2. La naturaleza de la tarea consistía en, asesorar al Comandante del V Cuerpo de Ejército de las capacidades y limitaciones de la Fuerza Aérea para el apoyo Aéreo.

3. Mantener enlace con los Comandos colaterales y con los Centros de Información y Control (CIC).

4. Coordinar y asesorar todo requerimiento que surja del cumplimiento de la misión.

EXPERIENCIA

5. De acuerdo a la experiencia recogida durante el tiempo en que se han desarrollado las operaciones se arriba a las conclusiones siguientes:

1°) La designación de UN (1) Oficial Jefe con el grado de Mayor o Vicecomodoro es adecuada, pero en ciertas reuniones era necesaria la experiencia de un Oficial Superior.

2°) Se deja constancia que el Oficial de Enlace del ARA tiene la Jerarquía de Capitán de Navío y el Oficial de Enlace de Ejército de Teniente Coronel.

3°) Los pedidos generales y coordinaciones realizadas por el V Cuerpo de Ejército fueron; de transporte modo aéreo de personal y material.

CS-1-125

4°) Se realizaron a requerimieto del Gobernador de MLV, pedidos de Apoyo de Fuego a Fuerzas de Superficie.

5°) Los requerimientos de transporte áereo se podrián solucionar máś rápidamente si se llevara un pizarrón en el SOTA con los vuelos programados.

6°) Se mantuvo un eficiente circuito de Comunicaciones.

7°) Se observó una clara planificación y control de tareas para montar el Teatro de Operaciones Sur; vigilancia y Defensa del Litoral Marítimo,pero se apreció una situación poco clara del movimieto de medios y su sostén logístico en el Teatro de Operaciones Islas Malvinas.

8°) Como OEFA, se participó en todas las reuniones de coordinación que realizaba el V Cuerpo de Ejército,ésto favorecía dar solución inmediata a los requerimientos de transporte modo aéreo.

9°) Una vez organizado el sector de vigilancia del litoral maritimo se realizó una coordinación para integrar al Comando de la FAS, los medios de Defensa Aérea tales como Radares y Secciones ADA.

10°) Se coordinó y organizó por planes de vuelo y control con el CIC, los vuelos de patrulla aérea realizada con helicopteros del Batallón de Ejército 601;asignandoles niveles de vuelo,corredores de entrada y salida, indicativos yfrecuencias de trabajo.

CONCLUSIONES:

6. Es necesario en operaciones prolongadas realizar relevos entre dos (2) o mas OEFA,rotativos.

7. Se considera conveniente en futuras operacines,realizar una planificación conjunta detallada de los medios que se despliegan;teniendo en cuenta el volumen,peso y dimensión de los bultos a ser transportados por modo aéreo.

8. Hay que centralizar en la Terminal Aerea, el CCL de Ejército con un Oficial de enlace,para controlar pasajeros y carga,a efectos de evitar esfuerzos duplicados.

SUGERENCIAS:

9. La planificación de la defensa en el Teatro de Operacines es

CS-1-126

conveniente hacerla en conjunto alos efectos de inte grar los medios y dar directivas claras y precisas.

I0. Los medios aéreos que posee Ejército deben ser conducidos centralizados ycoordinados afin de evitar alarmas innecesarias en los radares de vigilancia.

11. Es necesario impartir instrucción a personal responsable de evacuación de heridos en Ejército a los efectos de incrementar conocimientos sobre procedimientos de evacuación Aeromédica.

12. Se debe estudiar la forma de trabajar con cartografias iguales cuando se realizan pedidos de apoyo de fuego a Fuerzas de Superficie, a los efectos de evitar confusiones y mal entendidos.

Mayor JUAN CARLOS BONAVIA
OEEFA

CS-1-127

RELATO

Vcom. CANOSA,

Eduardo Julián

C
A
N
O
S
A

CS-1-128

La primera ocasión en que tomé contacto con algo o alguien de Malvinas fué en el verano de 1961/62 en circunstancia en que el buque de abastecimiento JOHN BISCOE con patente en Pto Stanley aprovisionaba la base TRINITY HOUSE, muy cerca de la base ESPERANZA.

Recien fundada la base MATIENZO en los ~~[illegible]~~ nunataks LARSEN y estando toda la carga y repuestos en el pie de hielo próximo a la base británica, nuestro trato era permanente. En esa circunstancia fui invitado conjuntamente con el jefe de la base ESPERANZA a cenar y visitar el bu,ue.

Varios de los tripulantes eran nativos de las islas y gran parte de la conversación giró en torno a la vida en el archipiélago. Realmente me sorprendió lo europeo de su estilo y la concepción extremadamente colonial de sus relaciones con el resto del mundo. Mucho más me hubiera sorprendido si alguien me hubiera dicho que ~~nos encontraríamos veinte años despues.~~

Cuando en 1977 fui designado por la Fuerza y la Cancillería para desempeñarme en MALVINAS como miembro de la Comisión Consultiva Especial, concreté una gran aspiración de vivir este costado sur de la patria, que había iniciado allá en 1961, ~~afanosa de aventuras y conocimientos hasta [illegible] años~~ en el continente blanco ~~y otros variados y espléndidos años vividos y~~ o volando para LADE y la Comisión de Límites ~~y que ahora con un espíritu mas sereno y con una visión universal mas ajustada a las realidades contingentes volvía a tratar el asunto~~.

Mi primer arribo a Malvinas fue en un vuelo regular al aeropuerto temporario, como se lo denominaba, para tomar un breve contacto con mi antecesor y coordinar entre otros aspectos, los del alojamiento familiar. Allí observé lo ajustado de la operación del F27, aunque sobradamente aprovechada por el profesionalismo de las tripulaciones.

CS-1-129

en esa oportunidad tomé mi primer contacto oficial con un miembro del gobierno colonial, el jefe de aduana, quien luego de cambiar algunas impresiones redujo mi grupo familiar a tres, ya que mi gato no podría desembarcar sin un penoso aislamiento de seis meses.

El segundo arribo ~~...~~ fue en el aeropuerto permanente que ~~para mi sorpresa~~, no solo cumplía con las reglamentaciones de OACI sino que también era confortable.

Esa misma tarde ~~con~~ concurrí a saludar al gobernador colonial y establecer en términos generales los procedimientos de tratamiento de la Declaración Conjunta. Al día siguiente fui presentado a las fuerzas vivas de Pto Stanley en el salón de la iglesia católica.

~~Luego de despedir a mi antecesor y agradecer su recibimiento y coordinaciones me prometí continuar el camino iniciado por los hombres de la Fuerza en 1972.~~

Al cabo de una semana pude comprobar que todos los elementos que conformaban el esfuerzo argentino funcionaban muy bien y con eficiencia. Sin embargo, en la primera reunión oficial de la Comisión Consultiva, expresé al miembro británico la necesidad de:

- Determinar un terreno en el aeropuerto para una planta de combustible aeronáutico
- Atención adecuada a las frecuencias del FIR CRV y SAR en inglés y castellano para asegurar la operación del vuelo regular.
- Mayor facilidad de uso del muelle que operaba la Falkland Island Company para el buque de Transportes Navales.

Otro aspecto tratado ~~originalmente~~ fue la adquisición de una nueva casa para el representante argentino, iniciado por mi antecesor. Esta compra, amparada en el acuerdo de operación de LADE, se había prolongado en el tiempo por ausencia de una oferta inmobiliaria

CS-1-130

adecuada y las características del proceso de venta bajo la legislación británica.
Se analizó el problema y se decidió conjuntamente con la autoridad de LADE la solicitud de cesión de un terreno para construir, ~~y la construcción de~~ una casa de acuerdo con las necesidades reales. El asunto fué presentado en reunión de Comision Consultiva y me fue informado que debia ser tratado por el Consejo de las islas ~~y se me informaria~~.
Una reprogramación del F28 en el continente con pernocte en COMODORO RIVADAVIA nos permitio ampliar el servicio con un vuelo más semanal que aseguraba las conexiones con los vuelos troncales ~~desde CR~~ del continente y ~~debido a~~ con la mayor velocidad del avion aprovechar mejor los periodos meteorológicos favorables.
La llegada del ~~F28~~ nuevo avion abrió una nueva perspectiva de turismo desde y hacia las islas y sobretodo anuló algunos adversos comentarios que sostenian que la administracion argentina no cumplia los acuerdo reversales y poco le preocupaba el interes de los isleños.
Habiendo transcurrido cinco meses de mi estancia, veía la situación como satisfactoria; la entrega de certificados provisorios se hacia con fluidez, la planta de combustible de YPF estaba ampliándose y mejorando el funcionamiento, la distribución de gas se habia incrementado casi en un 50%, el tránsito de becarios y el desempeño de las profesoras de castellano era excelente, los vuelos tenian un promedio de ejecución del 95% y la moral del personal continental era muy alta.
Sin embargo, en el seno de la Comision consultiva, la parte británica expresaba quejas y temores. Las mismas eran basicamente dos: polucion por parte de los buques de Transportes Navales e incumplimiento de horarios por parte de LADE.
Si bien es cierto en alguna oportunidad habian ocurrido hechos al respecto, los mismos eran consecuencia

CS-1-131

de la antigüedad de los buques y las adversas condiciones meteorológicas en algunos vuelos.

Le expresé por nota al gobernador de la colonia que aunque algunos hechos pudieran haber ocurrido, de ninguna manera excedían la franja de la normalidad y todos los aspectos comprendidos en la Declaración conjunta se cumplían en forma ejemplar, lamentando que intereses relacionados con ideas políticas de algún grupo interfirieran en las mismas.

Nunca recibí respuesta y la vida continuó, pero quedaban en el aire los temores de otros isleños, por lo que informé de la situación a las autoridades de la Fuerza y la Cancillería.

En estos temores se hablaba de conversaciones muy avanzadas entre ambos gobiernos sobre soberanía; todo esto desorientaba a algunos, conformaba a otros y enfurecía ~~a un~~ al grupo mas activo.

Algunos opinaban que en caso de un traspaso de soberanía las islas caerían en el mismo olvido que Argentina había dejado a Tierra del Fuego y la Patagonia y en no mucho tiempo se convertirían en lo que era la Isla de los Estados.

Otros opinaban que la mayoría de los continentales que arribaban no tenían vocación por esas latitudes y se desesperaban si el vuelo sufría alguna demora.

Eran todos temores de gente corriente ante un posible cambio en donde la desinformación era el común denominador.

En este periodo tuve que rechazar numerosas cargas de productos alimenticios secos en mal estado que ingresaban por buque, principalmente cereales con gorgojos y aceites sin precinto. Como normalmente ~~[illegible]~~ los pedidos se formulaban libremente a terceros en el continente, generalmente a través de la Falkland Island Company, tuve que imponer avisos radiales aconsejando la consulta de diversas guías de cama

CS-1-132

-nas de comercio requeridas al continente y distribuidas en la ciudad y el campo.

Mientras tanto, el grupo familiar ya se encontraba totalmente integrado a la vida de las islas y mi hijo había conformado un grupo de amigos inseparables. La actividad social era intensa, compartida con extranjeros e isleños y se vivía con una agradable sensación de confianza.

El invierno trajo aparejado el mal tiempo y sus consecuencias. EL VOR, indispensable ayuda funcionaba intermitentemente con problemas y otras veces no funcionaba. Requerí por Comisión Consultiva una nueva linea de alimentación eléctrica. Al cabo de un mes todo era normal luego de un dedicado trabajo de técnicos de COMODORO RIVADAVIA.

Otro ~~aspecto~~ proyecto que concluyó fue ~~el proyecto de~~ la planta de combustible aeronáutico ~~y ya había comenzado el movimiento de tierra~~.

Siendo el British Antartic Survey uno de los mas importantes factores de presencia británica en la region, la visita a las islas del explorador antártico Sir Vivian Fuchs, generó una serie de actos sociales y culturales. Conociendonos de dos campañas antárticas, recordamos algun vuelo en Beaver y otros sucesos, coincidiendo que la región era un crisol de camaradería. Antes de su partida me expresó que efectuaría todos los relevos de verano por LADE y apoyaría la cesión de terrenos.

Un poco antes de la primavera inicie visitas a diversas estancias del interior, particularmente de la Gran Malvina, en donde trataba asuntos como becas para estudiantes o comercialización de diversos insumos continentales.

Antes de la llegada del verano solicite a la Fuerza el retiro de la pista de aluminio, que debido a los vientos y falta de mantenimiento, podría deteriorar

CS-1-134

La misma fue inspeccionada por personal llegado de Buenos Aires y se acordó su levantamiento ~~una vez que el personal técnico estuviera disponible~~.

Durante todo el verano fue incesante la llegada de turistas y visitantes oficiales, la ~~casi totalidad~~ mayoría británicos. En las abundantes reuniones con los mismos era tema obligado el comentario de cómo las comunicaciones habían cambiado la vida en las islas. ~~Aunque yo no había sido informado, suponía por estas charlas que en el más alto nivel político se estaban tratando aspectos relacionados con la soberanía~~.

También era tema la creciente actividad política de un grupo de isleños que sostenían la autonomía ante un posible alejamiento de Gran Bretaña.

Para la época de las populares carreras de caballos ofrecí un premio para una de ellas, obviamente denominado LADE, al [illegible] ganador en 600 metros con jinetes menores de 18 años. Esta idea me había sido propuesta tiempo antes por gente del campo. La comisión de carreras negó la posibilidad de un premio semejante pues estos estaban reservados solo para residentes.

Le informé al presidente ~~por una~~ mediante atenta nota que yo sí lo era y el asunto se convirtió en algo político.

Mucho se habló y hasta por radio se opinaba. Cuando se publicó el programa de carreras, no figuraba el premio ni referencia alguna; pero el ~~tercer~~ último día de [illegible] competencias, alguien anunció el evento y aunque fuera de horario el premio se corrió y dos semanas después una joven pareja tuvo su fin de semana en Bariloche.

Poco después, en una reunión social el gobernador me expresó que veía mal no aceptar algunas reglas y costumbres locales a lo que le respondí que lo impor-

CS-1-134

tanto era lo justo y eso era lo que la gente deseaba.
El arribo en visita oficial del primer ministro británico llevó a la cúspide todo lo que de por sí ya era muy político y en general todos los comentarios seguían confusos. respecto de la Soberanía
Durante la recepción oficial en el día de su llegada me informó que el terreno solicitado ~~era nuestro~~ habría sido concedido y algún otro sería tratado. Nunca pude saber a ciencia cierta si esto fué el resultado de alguna negociación de alto nivel, ~~pues nunca se me informó nada~~ o consecuencia de la influencia del BAS a travez de Sir Vivian Fuchs, pero entendí que el "Lobbying" ~~era tan~~ había sido importante ~~como otros hechos~~.
Al poco tiempo y en circunstancias de celebrarse un gran baile en el salon municipal, un grupo de señoras y comerciantes le propuso a mi esposa desempeñarse como jurado en la eleccion de la reina del invierno. Le comentaron que lo consideraban un gesto como muestra de integración por vivir nosotros la vida de las islas y reconocían en ello el esfuerzo de la gente del continente.
Finalizado el invierno y luego de un Temporal de viento y lluvia, una mañana nos despertamos viendo ~~que~~ que la erosión del viento había socavado una parte de los bordes de la pista de aluminio y parte de esta ~~[illegible]~~ se voló, cayendo ~~su parte media~~ sobre el camino al aeropuerto.
Al fin del día y con muchos hombres trabajando, el camino quedo libre y la mayor parte de las chapas sanas apiladas para su retiro.
Esto motivó el arribo de un pequeño grupo de trabajo, que ya conocía las islas, y con ayuda de maquinaria del gobierno local y otras alquiladas a la compañía FIC comenzó el empaquetamiento y estibaje para su posterior embarque.
Este grupo, alojado en las instalaciones de un

CS-1-135

antiguo ~~proyecto~~ edificio de comunicaciones satelitales, le dio un nuevo color a la vida ~~en~~ de la ciudad. Durante casi dos meses fue habitual verlos en sus compras diarias, en el obligado partido dominical con alguno de los equipos locales de futbol o en cordiales fiestas ~~con mucho gusto presente~~.
Finalizada la tarea y antes de partir al continente pintaron integramente la Iglesia de Santa Maria para beneplácito de los católicos y Toda la comunidad.

Mientras Tanto y luego de la visita de autoridades de Remonta y Veterinaria del ejercito, se coordino un viaje de alrededor de cincuenta isleños ~~de la ciudad y el campo~~ para visitar la exposicion rural ~~y visitar~~ y algunas ciudades ~~del interior~~ de Argentina.

Todo estuvo muy bien organizado y para la mayoria fue su primer viaje al continente. A su regreso, el tradicional grupo probritanico los recibió con carteles con la leyenda "Traidores" a lo que los viajeros respondieron con risas y aplausos.

~~Al finalizar las clases, mi hijo se fue a trabajar al campo durante la esquila, pues tenia algun conocimiento de esas cosas y permanecio hasta navidad.~~

Poco antes de regresar al continente definitivamente repetí con mi remplazo la costumbre de dar un repaso a lo que hacer y conociendolo de muchos años confié en el exito de su gestión

Escribí a casi un centenar de isleños de quien habia sido huesped o invitado en Pto Stanley y el campo alentandolos a ser justos en sus juicios y coherentes en sus aspiraciones de vivir en paz y mayor prosperidad.

Regrese al continente en un vuelo de F28 con todo mi grupo familiar. —— Satisfecho del deber cumplido

CS-1-136

7722125

CAP_ CARBALLO

C
A
R
B
A
L
L
O

CS-1-137

CAIDOS EN COMBATE							
C-204-1erTer	D.Ruben Danilo BOLZAN			8-jun-82	(muerto en com	(muerto en combate)	C5/11
C-206-Ten D.Mario Victor NIVOLI				12-may-82	(muerto en combate)		
C-208-Ten D.	Jorge Ruben IBARLUCEA			12-may-82	(muerto en combate)		
C-226-Ten D. Juan Jose ARRARAS				8-jun-82	(muerto en combate)		
C-228-Alf D. Jorge Alberto VAZQUEZ				8-jun-82	(muerto en combate)		
C-242-1erTen D.Luciano GUADAGNINI				23-may-82	(muerto en combate)		
C-244-Cap D.Hugo Angel del Valle PALAVER				25-may-82	(muerto en combate)		
C-246-1erTen D.Oscar Manuel BUSTOS				12-may-82	(muerto en combate)		
C-248-1erTen D.Fausto GAVAZZI				12-may-82	(muerto en combate)		
C-215-1erTen D.Mariano VELASCO				27-may-82			
NO VOLVIO							
C-204	Lanchon desembarco		**FOX TROT 4**	(hundido)			
VOLVIERON							
C-242	**GLASGOW**	(averiada)					
	12/05/82						
C-225	**BRILLANT**	(averiada)	**BROADSWORD**	(averiada)			
	12/05/82		25/05/82				
C-239	**GLASGOW**	(averiada)	**ARGONAUT**	(averiada)	**ANTELOPE**	(hundida)	
	12/05/82		21/05/82		23/05/82		
C-244	**GLASGOW**	(averiada)					
	12/05/82						
C-222	**ARGONAUT**	(averiada)	**SIR GALLAHAD**	(hundido)			
	21/05/82		8/06/82				
C-240	**ARGONAUT**	(averiada)	**ANTELOPE**	(hundida)	**SIR GALLAHAD (hundido)**		
	21/05/82		23/05/82		8/06/82		
C-224	**ARGONAUT**	(averiada)					
	21/05/82						
C-237	**SIR LANCELOT**	(averiada)					
	24/05/82						
C-212	**COVENTRY**	(hundida)					
	25/05/82						
C-207	**COVENTRY**	(hundida)					
	25/05/82						
C-214	**TRANSPORTE**	(probable FEARLESS aver.)		**SIR LANCELOT**	(averiada)		
	21/05/82			24/05/82			
	BROADSWORD	(averiada)	**SIR TRISTAN**	(destruido)			
	25/05/82		8/06/82				
C-221	**SIR GALLAHAN**	(hundido)					
	8/06/82						

Planilla entregada a la SEH por el Com Carballo.

18. Ago. 97

[signature]

CS-1-138

ANALISIS ACTIVIDAD AEREA
(INFORME CDO. FAS)

ANEXO ALFA carpeta CAP. CARBALLO

	DIA	SALIDAS PREVISTAS	SALIDAS NO CUMPLIDAS						OM		AVS. DERRIB DESAP
			NO DEP			REGRESAN			NO LLEGAN	LLEGAN	
			TEC	MET	OT/CAUSA	MET	TEC	ORDEN CFAS	OTRAS CAUSAS		
MAYO	03	24	3					19		2	—
	04	4									—

		SDAS PREV.	SDAS CUMPL.	AVS QUE LLEGAN AL OM	AVS DERRIBADOS PROPIOS
MAYO	03	24	21	2	—
	04	4	4	4	—

MAT	DIA	MAYO 03	MAYO 04
A4B	SDAS PREV.	8	
	SDAS CUMPL	8	
	AVS. QUE LLEGAN AL OM	ORD. CFAS	
	AVS. DERRIBADOS	-	
A4C	SDAS PREV.	8	
	SDAS CUMPL	7	
	AVS. QUE LLEGAN AL OM	ORD CFAS	
	AVS. DERRIBADOS	-	
M-5 SJU/GAL	SDAS PREV.		
	SDAS CUMPL		
	AVS. QUE LLEGAN AL OM		
	AVS. DERRIBADOS		
M-5 6RA	SDAS. PREV	4	4
	SDAS. CUMPL	4	4
	AVS. QUE LLEGAN AL OM	ORD CFAS	4
	AVS. DERRIBADOS	-	-

CS-A-139

MAT	DIA	MAYO 03	MAYO 04
M III GAL	SDAS PREV.		
	SDAS CUMPL		
	AVS. QUE LLEGAN AL OM		
	AVS DERRIBADOS		
M III CRV	SDAS PREV.		
	SDAS CUMPL		
	AVS. QUE LLEGAN AL OM		
	AVS. DERRIBADOS		
MK62	SDAS PREV.	4	
	SDAS CUMPL	2	
	AVS QUE LLEGAN AL OM	2	
	AVS DERRIBADOS	-	
IAS8 SCZ	SDAS PREV.		
	SDAS CUMPL		
	AVS QUE LLEGAN AL OM		
	AVS DERRIBADOS		

Buques Británicos hundidos y/o averiados en carpeta Cap Corbetta

DIA	NOMBRE	CLASE	EFECTO	CAUSA
04-5	HMS SHEFFIELD	Destructor	HUNDIDO	Exocet - Super Etendard

Datos obtenidos de MLV: testigos de Batallas de Jesus BRIASCO y Salvador HUERTAS - Ed. DOMENECH Valencia - ESPAÑA

OF. Nº	CANT. AV. SOLICITADOS	CANT AV. DESPEGARON	CANT. AV. VISUALIZ. BLANCO	CANT. AV. TIRARON	OBSERVACIONES.
1150 03-05 82	4 VELAZCO OSSES ROBLEDO BARRIONUEVO	4	–	–	SE ORDENA EL REGRESO DE LA ELLA. ANTES DEL REABASTECIMIENTO
1151 03-05 82	4 Fillippini RINKE AUTIERO VOTTERO	4	–	–	IDEM.

CS-1-140

Corresponde: CARPETA CAP. CARBALLO

en carpeta día 3/4 MAYO

5 MAYO - Hoja 1

5 de mayo "La batalla por las Malvinas" de Hastings y Jenkins: En reunión de emergencia el gabinete aprueba la aceptación del plan peruano.

~~666~~------

MALVINAS: La historia oficial de la guerra - Latin American News Letters:

ARGENTINA - COMUNICADO Nº 25. El Estado Mayor Conjunto, ante versiones sobre el supuesto desarrollo de combates en el Teatro de Operaciones Malvinas, comunica que desde el día 4 a 1300 horas, no se han llevado a cabo acciones bélicas en el mencionado teatro de operaciones.

- COMUNICADO Nº 26. El Estado Mayor Conjunto comunica que arribó a Puerto Deseado el Aviso ARA "Alférez Sobral" que fuera atacado a las 0130 horas del día 3 de mayo de 1982, por helicópteros británicos, cuando concurría en auxilio del piloto de un avión de la Fuerza Aérea Argentina derribado el día anterior y que se encontraba a 120 millas al Noreste de Puerto Argentino. El buque llegó con daños considerables y algunas bajas que se darán a conocer oportunamente.

Negociaciones diplomáticas: Día 5: La Argentina acepta el ofrecimiento hecho tres días antes por el Secretario General de las Naciones Unidas para nuevas negociacin gociaciones por la solución del conflicto.

CS-1-141

ANALISIS de la ACTIVIDAD AEREA (INFORME CDO F.A.S)

ANEXO ALFA

Carpeta Comp. Corbalán.

	DIA	SALIDAS PREVISTAS	SALIDAS NO CUMPLIDAS. NO DEP TEC	MET	OT/CAUSA	REGRESAN MET	TEC	ORDEN CFAS	OM NO LLEGAN OTRAS CAUSAS.	LLEGAN	AVS. DERRIB DESAP.
MAYO	05	4		4							—

		SDAS PREV.	SDAS CUMP.	AVS QUE LLEGAN AL OM	AVS. DERRIBADOS PROPIOS.
MAYO	05	4	No x MET	—	—

MAT	DIA	MAYO 05
M III 6AL	SDAS PREV.	
	SDAS. CUMPL	
	AVS. que llegan al OM	
	AVS. DERRIBADOS	
M III CRV	SDAS PREV.	
	SDAS CUMPL	MET
	AVS. que LLEGAN AL OM	
	AVS. DERRIBADOS	
MK 62	SDAS PREV.	
	SDAS CUMPL	
	AVS. que LLEGAN AL OM	POR
	AVS. DERRIBADOS	
IA 58 SCZ	SDAS. PREV.	
	SDAS CUMPL	NO
	AVS. QUE LLEGAN AL OM	
	AVS. DERRIBADOS	

MAT	DIA	MAYO 05
A4B	SDAS. PREV.	
	SDAS. CUMPL	
	AVS. QUE LLEGAN AL OM	MET
	AVS. DERRIBADOS	
A4C	SDAS. PREV.	
	SDAS. CUMPL	
	AVS. QUE LLEGAN AL OM	
	AVS. DERRIBADOS	
M-5 SJU/6AL	SDAS. PREV.	
	SDAS. CUMPL	POR
	AVS. QUE LLEGAN AL OM	
	AVS. DERRIBADOS	
M-5 6RA	SDAS. PREV.	
	SDAS CUMPL	NO
	AVS. QUE LLEGAN AL OM	
	AVS. DERRIBADOS	

CS-1-151

ANALISIS de la ACTIVIDAD AEREA (INFORME CDO. F.A.S)

ANEXO ALFA

carpeta cap Carballo

	DIA	SALIDAS PREVISTAS	SALIDAS NO CUMPLIDAS						OM		AVS. DERRIB. DESAP.
			NO DEP.			REGRESAN			NO LLEGAN	LLEGAN	
			TEC	MET	OT/CAUSA	MET	TEC	ORDEN CFAS	OTRAS CAUSAS		
MAYO	08	2								2	–

		SDAS PREV.	SDAS CUMPL.	AVS. QUE LLEGAN AL OM	AVS. DERRIBADOS PROPIOS
MAYO	08	2	2	2	–

MAT.	DIA	MAYO 08
A4B	SDAS. PREV.	
	SDAS. CUMPL.	
	AVS. QUE LLEGAN AL OM	
	AVS. DERRIBADOS	
A4C	SDAS. PREV.	
	SDAS CUMPL	
	AVS. QUE LLEGAN AL OM	
	AVS. DERRIBADOS	
M-5 SJU/GAL	SDAS. PREV.	2
	SDAS. CUMPL	2
	AVS. QUE LLEGAN AL OM	2
	AVS. DERRIBADOS	–
M-5 GRA	SDAS PREV.	
	SDAS. CUMPL	
	AVS. QUE LLEGAN AL OM	
	AVS. DERRIBADOS	

MAT	DIA	MAYO 08
M III GAL	SDAS. PREV.	
	SDAS. CUMPL	
	AVS. QUE LLEGAN AL OM	
	AVS. DERRIBADOS	
M III CRV	SDAS. PREV.	
	SDAS. CUMPL	
	AVS. QUE LLEGAN AL OM	
	AVS. DERRIBADOS	
MK-62	SDAS. PREV.	
	SDAS. CUMPL	
	AVS. QUE LLEGAN AL OM	
	AVS. DERRIBADOS	
IA 58 SC2	SDAS. PREV.	
	SDAS. CUMPL	
	AVS. QUE LLEGAN AL OM	
	AVS. DERRIBADOS.	

CS-1-142

en carpeta día 7/8 MAY

Corresponde: Carpeta Cap. Carballo
9 May - Hoja 1

9 de mayo: El carguero Narval esatacado. Elaboración de los planes finale para el desembarco en San Carlos ("La Batalla por las Malvinas" de Hastings y Jenkins)

(Rev. Esquiú - Anuario 82/83 - pág. 33-IV): Aviones "Sea Harrier" hunden el pesquero argentino "NARWA.". Muere uno de sus tripulantes y los otros 24 son tomados prisioneros.

(Rev. Air International) El día 9 de mayo aviones del NO 800 NAS bombardearon el buque argentino Narwal (dragaminas y espía)

(Operaciones de los Sea Harriers en las Malvinas - Rev. Air Pictorial)

Narwal

Un PAC retomó al Hermes el 9 de mayo habiendo obtenido un contacto de superficie en su radar y la investigación mostró que era un barco argentino de pesca: Narwal, el cual había sido mandado por el enemigo para confundir a la Task Force.

Las armas fueron disparadas adelante del barco, de acuerdo con los procedimientos para barcos no combatientes, pero el Narwal se negó a detenerse y fue bombardeado violentamente.

Un segundo par de aviones también armado con bombas fueron directamente al Narwal y lo destruyeron hundiéndose al día siguiente.

CS-1-143

ANALISIS de la ACTIVIDAD AEREA   ANEXO ALFA   Compañía Cap. Carballo

INFORME CDO. F.A.S.

	DIA	SALIDAS PREVISTAS	SALIDAS NO CUMPLIDAS						OM		AVS. DERRIB. DESAP.
			NO DESP			REGRESAN			NO LLEGAN	LLEGAN	
			TEC	MET	OT/CAUSA	MET	TEC	ORDEN CFAS	OTRAS CAUSAS.		
MAYO	09	18	1			13		2	2		2

		SDAS. PREV.	SDAS CUMPL.	AVS. QUE LLEGAN AL OM	AVS. DERRIBADOS PROPIOS.
MAYO	09	18	17	NO x MET	2

MAT	DIA	MAYO 09
A4B	SDAS PREV.	
	SDAS. CUMPL	
	AVS. QUE LLEGAN AL OM	
	AVS. DERRIBADOS	
A4C	SDAS. PREV.	10
	SDAS. CUMPL.	9
	AVS. QUE LLEGAN AL OM	–
	AVS. DERRIBADOS	2
M-5 SJU/GAL	SDAS. PREV.	8
	SDAS. CUMPL	8
	AVS. QUE LLEGAN AL OM	–
	AVS. DERRIBADOS	–
M-5 GRA	SDAS. PREV.	
	SDAS. CUMPL	
	AVS. QUE LLEGAN AL OM	
	AVS. DERRIBADOS	

MAT	DIA	MAYO 09
M III GAL	SDAS. PREV.	
	SDAS. CUMPL	
	AVS. QUE LLEGAN AL OM	
	AVS. DERRIBADOS	NO POR MET (written vertically across rows)
M III CRV	SDAS. PREV.	
	SDAS. CUMPL	
	AVS. QUE LLEGAN AL OM	
	AVS. DERRIBADOS	
MK 62	SDAS. PREV.	
	SDAS. CUMPL	
	AVS. QUE LLEGAN AL OM	
	AVS. DERRIBADOS	
IA 58 SC2	SDAS. PREV.	
	SDAS. CUMPL.	
	AVS. QUE LLEGAN AL OM	
	AVS. DERRIBADOS	

CS-1-144

Relación de Aviones perdidos por la FAA y causas.

compete
cap. Caballo.

DIA	MATRICULA	PILOTO	CAUSA	
09-5	C-313	TEN CASCO (FALL)	Acc. en Islas Sebaldes, Jason Islands (O. de Gran MLU), aun que en la misma fecha y hora el destructor HMS Coventry, afirma haber abatido 2 Sky hawk con Sea Dart	A4C
09-5	C-303	Ten FARIAS. (FALL).	Idem anterior	

Datos obtenidos de MLU: testigo de Batalla, de Jesús BRIASCO y Salvador HUERTAS - Ed. DOMENECH Valencia - ESPAÑA

CS-1-145

Buques Británicos hundidos y/o averiados. entrevista Cap. Carballo.

DIA	NOMBRE	CLASE	EFECTO	CAUSA
12-5	HMS Glasgow	Destructor	mod. Av.	1 bomba 1000 Kg - sin explotar - A4B -

Relación de Aviones Perdidos por la FAA y causas

A4B

DIA	MATRICULA	Piloto	CAUSA
12-5	C-246	1º ten. Bustos (FALL)	SAM Seawolf - HMS Brilliant
12-5	C-206	TEN. NIVOLI (FALL)	Idem
12-5	C-208	TEN. IBARLUCEA (FALL)	Idem
12-5	C-248	TEN GAVAZZI (FALL)	AAA Propia - DARWIN

Datos obtenidos de MLV: Testigo de Batallas - de Jesús BRIASCO y Salvador HUERTAS - Ed. DOMENECH S.A. - Valencia - ESPAÑA

OF. Nº	CANT. AV. solicitados		CANT. AV. DESPEGARON	CANT. AV. VISUALIZ. BLANCO	CANT. AV. TIRARON	REGRES	OBSERVACIONES
1177 12-05 82	4	Bustos IBARLUCEA NIVOLI VAZQUEZ	4	4	3		REGRESA SOLAMENTE VAZQUEZ - NIVOLI ES DERRIBADO POR UN MISIL ANTES DE LLEGAR AL BLANCO - SE ESTIMA QUE BUSTOS ES DERRIBADO POSTERIORMENTE POR LA ARTILLERIA PROPIA
1180 12-05-82	4	ZELAYA ARRARAS GAVAZZI DELLEPIANE	4	4	4	3	EL COMANDO ESTIMA QUE GAVASSI FUE DERRIBADO POR ARTILLERIA PROPIA

CS-1-146

ANALISIS DE LA ACTIVIDAD AEREA

INFORME CDO. FAS.

ANEXO ALFA
Carpeta C.A.P.
C deBALLCO

DIA	SALIDAS PREVISTAS	SALIDAS NO CUMPLIDAS						OM		AVS. DERRIB. DESAP.
		NO DEP			REGRESAN			NO LLEGAN	LLEGAN	
		TEC	MET	OT/CAUSA	MET	TEC	ORDEN CFAS	OTRAS CAUSAS		
MAYO 12	14	3		3					8	4

	SDAS PREV.	SDAS CUMPL	AVS. QUE LLEGAN AL OM	AVS DERRIBADOS PROPIOS
MAYO 12	14	8	8	4

MAT	DIA	MAYO 12
A4B	SDAS. PREV.	8
	SDAS CUMPL	8
	AVS. QUE LLEGAN AL OM	8
	AVS. DERRIBADOS	4
A4C	SDAS PREV.	
	SDAS. CUMPL	
	AVS. QUE LLEGAN AL OM	
	AVS. DERRIBADOS	
M-5 SJU/6AL	SDAS PREV	
	SDAS. CUMPL	
	AVS. QUE LLEGAN AL OM	
	AVS. DERRIBADOS	
M5 6RA	SDAS PREV	6
	SDAS. CUMPL	—
	AVS. QUE LLEGAN AL OM	—
	AVS. DERRIBADOS	—

MAT	DIA	MAYO 12
M III 6AL	SDAS PREV.	
	SDAS CUMPL	
	AVS. QUE LLEGAN AL OM	
	AVS. DERRIBADOS	
M III CRU	SDAS. PREV.	
	SDAS. CUMPL	
	AVS. QUE LLEGAN AL OM	
	AVS. DERRIBADOS	
MK62	SDAS. PREV.	
	SDAS. CUMPL	
	AVS. QUE LLEGAN AL OM	
	AVS. DERRIBADOS	
IA58 SC2	SDAS. PREV	
	SDAS. CUMPL	
	AVS. QUE LLEGAN AL OM	
	AVS. DERRIBADOS	

CS-Y-154

Corresponde: Carpeta Cap. Carballo
13 May - Hoja 1

en carpeta día 11/12 MAY

(Malvinas: La Historia Oficial de la Guerra - Latin American News Letters)

ARGENTINA

. Comunicado Nº 45. El Estado Mayor Conjunto comunica que el personal que intervino en las acciones de las Islas Georgias del Sur, arribará a Buenos Aires el día de mañana, 14 de mayo de 1982, a bordo del buque "PILOTO ALSINA", el que atracará en Dársena Norte Sección 7a. a 1100 horas.

. Comunicado Nº 46. El Estado Mayor Conjunto comunica que en el día de la fecha 13 de mayo de 1982, no se han producido acciones bélicas en el teatro de operaciones del Atlántico Sur, ni en el área Malvinas.

GRAN BRETAÑA

. Tengo más información sobre los ataques a nuestras naves en la ZET por aviones argentinos, ayer por la tarde. Ayer informé que dos A4 habían sido destruídos. Ahora sabemos que un tercer A4 fue visto estrellarse en el mar durante el combate. No se informó sobre las bajas de la Fuerza de Tareas.
La Fuerza de Tareas continúa su patrulla. No hay informes sobre violaciones de la ZET, como tampoco de nuevos combates.
El tiempo es cambiante y, en general, es de u un invierno prematuro para el área.

. Ayer, aproximadamente a las 1730, hora de Londres, dos naves de Su Majestad, en el curso de su misión de mantener la vigencia de la ZET, fueron atacadas por aviones Skyhawk argentinos. Los aparatos se aproximaron en tres oleadas. La primera estaba integrada por cuatro aparatos, dos de los cuales fueron derribados. Un tercero se precipitó al mar cuando tomaba acción evasiva. El cuarto escapó. No fue derribado ningún otro avión. Durante el a ataque de la segunda oleada, también de cuatro aviones, una de las naves de Su Majestad

Recibió daños relativamente menores. No hubo bajas entre nuestras fuerzas.
Un tercer grupo de aviones se integró posteriormente a cierta distancia de nuestras naves, pero no se aproximó para atacar.

CS-1-148

en carpeta Cap. Caballo

Buques Británicos hundidos y/o averiados

DIA	NOMBRE	CLASE	EFECTO	CAUSA
21-5	HMS ARDENT	Fragata	hundida	Varios bombas - Dagger/ A4B/A4Q
21-5	HMS ARGONAUT	Fragata	Ser. Av.	2 Bombas 1000 Lbs. sin explotar. A4B. Impactos de cañón y cohetes MB339
21-5	HMS ANTRIM	Destructor	Ser Av.	1 Bomba 1000 LBS sin explotar - Dagger.
21-5	HMS Broadsword	Fragata	Mod Av.	Impactos cañón. Dagger
21-5	HMS Brilliant	Fragata	Lig. Av.	Impactos cañón - A4

Relación de Aviones perdidos por la FAA y causa

	DIA	MATRICULA	Piloto	CAUSA
A4C.	21-5	C-309	TEN. LOPEZ (FALL)	Sea Harrier en Gran MLV.
	21-5	C-325	TEN. MANZOTTI (FALL)	Idem ant.
DAGGER	21-5	C-428	TEN. BEAN (FALL)	SAM Seacat Interpid y HMS Plymouth en S. Carlos
	21-5	C-409	1º TEN LUNA (EYECT)	Sea Harrier - Gran MLV
	21-5	C-404	My. PIUMA (EYECT)	Idem
	21-5	C-403	CAP. DONADILLE (EYECT)	Idem
	21-5	C-407	1º TEN. SENN (EYECT)	Idem
IA-58	21-5	——	CAP. BENITEZ (EYECT)	SAM Stinger - Actua Pradería
	21-5	A-511	My. TOMBA (EYECT)	Sea Harrier - cerca Darwin

Datos obtenidos de MLV: testigo de Batalla, de Jesús BRIASCO y Salvador HUERTAS - Ed. DOMENECH S.A. Valencia - ESPAÑA

OF. Nº FECHA	CANT. AVS. SOLICITADOS	DESP.	VIS. BLANCO	TIRARON	REGR.	OBSERVACIONES
1189 21-05-82	3 CARBALLO CARMONA RINKE	3	2	2	3	RINKE REGRESA FALLA TRASVASE
1190 21-05-82	3 PALAVER GALVEZ GUADAGNINI	3	–	–	3	NO VISUALIZARON EL BLANCO
1192 21-05-82	2 CACHON GOMEZ	2	–	–	2	FALLA TRASVASE EN EL ?
1197 21-05-82	3 FILLIPINI VOTTERO AUTIERO	3	3	3	3	DEBIDO A FALLA DE ? EL ATAQUE ES EFECTUADO POR SAVIONES SIMULTÁNEAMENTE. VELASCO REGRESA POR FALLA ?
1196 21-05-82	3 VELAZCO OSSES ROBLEDO	3	2	2	3	
1203 21-05-82	3 VARELA ROCA MAYOR MORONI	4	–	–	4	NO VISUALIZAN BLANCO

CS-1-149

ANALISIS DE LA ACTIVIDAD AEREA
INFORME CDO. FAS.

ANEXO ALFA completo Cap. Carballo.

	DIA	SALIDAS PREVISTAS	SALIDAS NO CUMPLIDAS							OM	AVS DERRIB. DESAP.
			NO DEP.			REGRESAN			NO LLEGAN	LLEGAN	
			TEC	MET	OT/CAUSAS	MET	TEC	ORDEN CFAS	OTRAS CAUSAS		
MAYO	21	63	8				1			54	7
	22	14	1				3			10	—

		SDAS PREV.	SDAS CUMPL.	AVS. QUE LLEGAN AL OM	AVS. DERRIBADOS PROPIOS
MAYO	21	63	55	54	7
	22	14	13	10	—

MAT	DÍA	MAYO 21	MAYO 22
A4B	SDAS. PREV.	20	4
	SDAS. CUMPL	18	4
	AVS. QUE LLEGAN AL OM	18	2
	AVS. DERRIBADOS	–	–
A4C	SDAS. PREV.	14	6
	SDAS. CUMPL	9	5
	AVS. QUE LLEGAN AL OM	9	4
	AVS. DERRIBADOS	2	—
M-S SIU/6AL	SDAS. PREV.	12	
	SDAS. CUMPL	12	
	AVS. QUE LLEGAN AL OM	11	
	AVS. DERRIBADOS	3	
M-S 6RA	SDAS. PREV.	11	
	SDAS. CUMPL	10	
	AVS. QUE LLEGAN AL OM	10	
	AVS. DERRIBADOS	2	

MAT	DÍA	MAYO 21	MAYO 22
MIII 6AL	SDAS. PREV	6	4
	SDAS. CUMPL	6	4
	AVS QUE LLEGAN AL OM	6	4
	AVS. DERRIBADOS	–	–
MIII CRU	SDAS. PREV.		
	SDAS. CUMPL		
	AVS. QUE LLEGAN AL OM		
	AVS. DERRIBADOS		
MK62	SDAS. PREV.		
	SDAS. CUMPL		
	AVS. QUE LLEGAN AL OM		
	AVS. DERRIBADOS		
IA58 SC2	SDAS. PREV.		
	SDAS. CUMPL.		
	AVS. QUE LLEGAN AL OM		
	AVS DERRIBADOS		

CS-T-150

Corresponde: Carpeta Cap. Carballo
23 May - pág. 1

en carpeta día
21/22 MAY

Rev. Esquiú - Anuario 82/83 pág.33 V: Otras dos fragatas y un buque mercante son alcanzados durante un ataque aéreo argentino.

Rev. Internacional de Defensa - Nº 10/1982:

El 23 de mayo, una bomba alcanzó la fragata Tipo 21 Antelope sin estallar. La explosión se produjo mientras un grupo de artificieros intentaban retirar la espoleta de la bomba, y la fragata se hundió.

"La Batalla por las Malvinas" de Hastings y Jenkins
23 de mayo: Se pierden siete aparatos aéreos argentinos.

~~6666~~----

CS - 1 - 191

en carpeta Cap. Corbetta

Buques Británicos hundidos y/o averiados.

DIA	NOMBRE	CLASE	EFECTO	CAUSA
23-5	HMS ANTELOPE	FRAGATA	Hundida	Varias bombas A4B - A4B -
24-5	Sir GALAHAD	Desembarco	mod. Av.	Bombas 1000 lbs. sin explotar - A4C - Dagger
24-5	Sir Lancelot	Desembarco	mod. Av.	bombas 1000 lbs. sin explotar - A4C - Dagger
24-5	Sir Bedivere	Desembarco	Lig. Av.	Idem ant.

Relación de aviones perdidos por la FAA y causas

	DIA	MATRICULA	Piloto	CAUSA
A4B.	23-5	C-242	1er TEN. GUADAGNINI (FALL)	Abatido por disparos cañón 20 mm de la fragata HMS. ANTELOPE Momentos antes sus bombas habían impactado en el buque - San Carlos.
A4C	24-5	C-305	TEN BONO (FALL)	SAM Blow. Pipe desde Sir Percivale en S. Carlos Cayó en Bahía 9 de Julio (W. de G. - MLV).
DAGGER	23-5	C-437	TEN. VOLPONI (FALL)	Sea Harrier (Cerca I Borbón)
	24-5	C-419	MY. PUGA (EYECT).	Sea Harrier - Norte de G MLV.
	24-5	C-430	CAP. DIAZ (EYECT).	Idem
	24-5	C-410	TEN. CASTILLO (FALL)	Idem.

OF Nº Fecha	CANT. AVS. solicitados	DESP	Vis. BLANCO	tiraron	REGR.	OBSERVACIONES.
1207/1208 23-5-82	3 VELASCO BARRIONUEVO ROBLEDO	3	–	–	3	VELASCO REGRESA por FALLA ..?.. PPAL.
	FILLIPPINI 3 BERGAMASCHI AUTIERO	3	–	–	3	BERGAMASCHI REGRESA por FALLA ..?.. LLEGAN A LA ZONA DEL BLANCO LOS otros 4 AVIONES.
1210/1211 23-5-82	3 PALAVER GOMEZ GUADAGNINI	2	4	4	3	PALAVER FALLA Eléctrica P. EN MARCHA. CACHÓN SE ACCIDENTA AL SUBIR AL AVIÓN GUADAGNINI ES DERRIBADO EN LA ZONA DEL OBJETIVO.
	CARBALLO 3 RINKE CACHÓN	2				
1220 23-5-82	4/3 PALAVER GALVEZ ROBLEDO VOTTERO	4	–	–	4	REGRESAN POR ORDEN DEL COMANDO F.A.S.
1223/1224 24-05-82	3 BERRIER MORONI CERVERA	3	2	2	3	BERRIER REGRESA PORQUE ACCIONA ACCIDENTALMENTE EL LANZA BOMBAS. EL RESTO TIRARON S/N
	3 MARIEL ROCA SANCHEZ.	3	3	3	3	

CS-1-152

ANALISIS DE LA ACTIVIDAD AEREA
INFORME CDO. F.AS.

ANEXO "ALFA"

Aporta CAP. CARBALLO

	DIA	SALIDAS PREVISTAS	SALIDAS NO CUMPLIDAS						OM		AVS. DERRIB. DESAP.
			NO DEP.			REGRESAN			NO LLEGAN	LLEGAN	
			TEC	MET	OT/CAUSA	MET	TEC	ORDEN C FAS	OTRAS CAUSAS		
MAYO	23	46			4	12	11		4	15	2
	24	22					1		9	12	4

		SDAS PREV.	SDAS. CUMPL.	AVS QUE LLEGAN AL OM	AVS DERRIBADOS PROPIOS
MAYO	23	46	29	15	2
	24	22	21	12	4

CS-1-152

MAT	DÍA	MAYO 23	MAYO 24
A 4B	SDAS. PREV.	16	6
	SDAS. CUMPL	10	5
	AVS. QUE LLEGAN AL OM	8	5
	AVS. DERRIBADOS	1	–
A 4C	SDAS. PREV.	12	6
	SDAS. CUMPL.	6	6
	AVS. QUE LLEGAN AL OM	–	3
	AVS. DERRIBADOS	–	1
M-5 SJU/6AL	SDAS PREV.	6	6
	SDAS. CUMPL	3	6
	AVS. QUE LLEGAN AL OM	3	–
	AVS. DERRIBADOS	–	3
M-5 6RA	SDAS. PREV.	12	4
	SDAS. CUMPL	10	4
	AVS. QUE LLEGAN AL OM	4	4
	AVS. DERRIBADOS	1	–

MAT	DÍA	MAYO 23	MAYO 24
MTII 6AL	SDAS. PREV.		
	SDAS. CUMPL		
	AVS. QUE LLEGAN AL OM		
	AVS. DERRIBADOS		
MIII CRV	SDAS. PREV.		
	SDAS. CUMPL		
	AVS. QUE LLEGAN AL OM		
	AVS. DERRIBADOS		
MK. 62	SDAS. PREV.		
	SDAS. CUMPL		
	AVS. QUE LLEGAN AL OM		
	AVS. DERRIBADOS		
IA 58 SCZ.	SDAS. PREV		
	SDAS CUMPL		
	AVS. QUE LLEGAN AL OM		
	AVS. DERRIBADOS		

en carpeta cap Carballo

Buques Británicos hundidos y/o averiados

DÍA	NOMBRE	CLASE	EFECTO	CAUSA
25-5	HMS. Coventry	Destructor	hundido	3 bombas 1000 lbs. A4B
25-5	Atlantic Conveyor	Porta contenedor	hundido	1 Exocet - Super Etendard
25-5	HMS Broadsword	Fragata	Mod. Av.	1 bomba 1000 lbs. Sin 4 pilotos - A4B -

Relación de aviones perdidos por la FAA y causas.

	DÍA	MATRÍCULA	Piloto	CAUSA
A4B	25-5	C-244	CAP. PALAVER (FALL)	SAM Sea Dart - HMS Coventry
A4C	25-5	C-319	TEN. LUCERO (EYECT).	SAM. Rapier en S. Carlos. Fué rescatado por HMS Fearless.
	25-5	C-304	CAP. GARCÍA (FALL).	SAM Rapier en S. Carlos.

Datos obtenidos de MLV: Testigo de Batallas - de Jesús Briasco y Salvador Huertas - Ed. DOMENECH. S.A. Valencia - ESPAÑA

OF Nº - FECHA	CANT. AVS SOLICITADA	DEP.	VISUAL. BLANCO	TIRARON	REGR.	OBSERVACIONES.
1232 25-05-82	4 PALAVER GALVEZ AUTIERO GOMEZ	4	2	2	3	A PALAVER LO TOCARON EN LA ZONA DEL OBJ. APARENTEMENTE SE EYECTÓ. EL 2 (GALVEZ) TUVO QUE REABASTECER A LA VUELTA. AUTIERO REGRESA FALLA DE MOTOR. GOMEZ REGRESA JUNTO PORQUE NO TENÍA A LA VISTA A LA SECCIÓN GUÍA.

CS-1-153

Corresponde: Carpeta Cap. C arballo
25 May - pág. 1

en carpeta día 23/24 MAY

"La Batalla por las Malvinas" de Hastings y Jenkins
25 de mayo: Hundimiento del Coventry y Atlantic Conveyor.

Rev. Esquiú - Anuario 82/83 pág 33 V:
La aviación argentina hunde al destructor "Coventry" y al buque de ~~trx~~ transporte de tropas "ATlantic Conveyor".

Rev. Air International:
... logrando el 25 de mayo el siguiente comentario de John Nott, el entonces Ministro Británico de Defensa, "creo que los pilotos argentinos están demostrando gran coraje. Sería ridículo si dijera lo contrario. No pueden mantener este nivel de pérdidas por mucho tiempo, pero obviamente son pilotos valientes y debemos admitirlo".

Ren. Air International:
XZ2700 en el Atlantic Conveyor el 25 de mayo, y XZ 242 con el Coventry HMS también el 25 de mayo (2 Lynx perdidos).

~~6666666666666~~

Rev. Internacional de Defensa - Nº 10/1982:
Sin embargo, el día siguiente, la fuerza operacional sufrió un grave revés: el destructor Tipo 42 Coventry, atacado repetidas veces por aviones argentinos, fue alcanzado por varias bombas y se hundió.
La fragata Tipo 22 Broadsword sufrió también ciertos daños el 25 de mayo%

CS-1-154

ANEXO "ALFA" CARPETA CAP CARBALLO

ANALISIS DE LA ACTIVIDAD AEREA
INFORME CDO FAS.

	DÍA	SALIDAS PREVISTAS	SALIDAS NO CUMPLIDAS						OM		AVS. DERRIB. DESAP.
			NO DESP			REGRESAN			NO LLEGAN	LLEGAN	
			TEC	MET	OT CAUSA	MET	TEC	ORDEN CFAS	OTRAS CAUSAS		
MAYO	25	22	1				2	4		15	3
	26	7				3				4	–

		SDAS. PREV.	SDAS CUMPL.	AVS. QUE LLEGAN AL OM	AVS DERRIBADOS PROPIOS
MAYO	25	22	21	15	3
	26	7	7	4	–

CS-1-155

MAT	DIA	MAYO 25	MAYO 26
A4B	SDAS. PREV.	10	
	SDAS. CUMPL	9	
	AVS. QUE LLEGAN ALOM	6	
	AVS. DERRIBADOS	1	
A4C	SDAS. PREV.	4	
	SDAS. CUMPL.	4	
	AVS. QUE LLEGAN ALOM	4	
	AVS. DERRIBADOS	2	
M-5 SJU/6AL	SDAS. PREV.		2
	SDAS. CUMPL.		2
	AVS. QUE LLEGAN ALOM		2
	AVS. DERRIBADOS		–
M-5 6RA	SDAS. PREV.	7	
	SDAS. CUMPL	7	
	AVS. QUE LLEGAN ALOM	4	
	AVS. DERRIBADOS	–	

MAT	DIA	MAYO 25	MAYO 26
M-III GAL	SDAS. PREV.	1	2
	SDAS. CUMPL	1	2
	AVS. QUE LLEGAN ALOM	1	2
	AVS. DERRIBADOS	–	–
M-III ORU	SDAS. PREV.		
	SDAS. CUMPL		
	AVS. QUE LLEGAN ALOM		
	AVS. DERRIBADOS		
MK-62	SDAS. PREV.		3
	SDAS. CUMPL		3
	AVS. QUE LLEGAN ALOM		–
	AVS. DERRIBADOS		–
IA-58 SC2	SDAS. PREV.		
	SDAS. CUMPL		
	AVS. QUE LLEGAN ALOM		
	AVS. DERRIBADOS		

en carpeta
Cap. Carballo

Relación de Aviones perdidos por la F. AA. y causas

	DIA	MATRICULA	Piloto	CAUSA
A4B	27-5	C-215	1er TEN. VELAZO (EYECT)	AAA (40 mm) HMS. Intrepid en San Carlos - Cayó en Gran MLV -
IA58	28-5	—	TEN. CRUZADO (EYECT).	AAA - Blowpipe cerca de Goose Green.
	28-5	—	TEN. GIMENEZ (FALL).	AAA - Blowpipe cerca de Goose Green - Este piloto había derribado momentos antes un helicóptero Scout. de los Royal Marines.

Datos obtenidos de MLV: testigo de Batallas - de Jesús BRIASCO y Salvador HUERTAS - Ed. DOMENECH - S.A. - Valencia - España -

CS-1-156

ANALISIS DE LA ACTIVIDAD AEREA

INFORME CDO. FAS.

ANEXO "ALFA" Colpoto Cap. Caballo

	DIA	SALIDAS PREVISTAS	SALIDAS NO CUMPLIDAS						OM		AVS. DERRIB. DESAP.
			NO DEP.			REGRESAN			NO LLEGAN	LLEGAN	
			TEC	MET	OT/CAUSAS	MET	TEC	ORDEN CFAS	OTRAS CAUSAS		
MAYO	27	22	1				1	12		8	1
	28	19					1		13	5	—

		SDAS PREV.	SDAS. CUMPL.	AVS QUE LLEGAN AL OM	AVS. DERRIBADOS PROPIOS
MAYO	27	22	21	8	1
	28	19	19	5	—

CS-1-157

MAT	DÍA	MAYO 27	MAYO 28
A4B	SDAS PREV.	12	6
	SDAS. CUMPL	11	6
	AVS. QUE LLEGAN ALOM	4	–
	AVS. DERRIBADOS	1	–
A4C	SDAS. PREV.	6	6
	SDAS. CUMPL	6	6
	AVS. QUE LLEGAN ALOM	–	5
	AVS. DERRIBADOS	–	–
M-5 SJU/GAL	SDAS PREV		
	SDAS. CUMPL		
	AVS. QUE LLEGAN ALOM		
	AVS. DERRIBADOS		
M-5 GRA	SDAS. PREV.		4
	SDAS. CUMPL		4
	AVS. QUE LLEGAN ALOM		–
	AVS. DERRIBADOS		–

MAT	DÍA	MAYO 27	MAYO 28
M-III GAL	SDAS. PREV.	2	
	SDAS. CUMPL	2	
	AVS. QUE LLEGAN ALOM	2	
	AVS. DERRIBADOS	–	
M-III CRU	SDAS. PREV.		
	SDAS. CUMPL		
	AVS. QUE LLEGAN ALOM		
	AVS. DERRIBADOS		
MK-62	SDAS. PREV.	2	
	SDAS CUMPL	2	
	AVS. QUE LLEGAN ALOM	2	
	AVS. DERRIBADOS	–	
IA-58 SCZ	SDAS. PREV.		3
	SDAS. CUMPL		3
	AVS. QUE LLEGAN ALOM		–
	AVS. DERRIBADOS		–

ANEXO "ALFA"

ANALISIS DE LA ACTIVIDAD AEREA
INFORME CDO. F.A.S.

	DIA	SALIDAS PREVISTAS	SALIDAS NO CUMPLIDAS: NO DEP.			SALIDAS NO CUMPLIDAS: REGRESAN			OM: NO LLEGAN	OM: LLEGAN	AVS. DERRIB. DESAP.
			TEC	MET	OT CAUSA	MET	TEC	ORDEN CFAS	OTRAS CAUSAS		
MAYO	29	16						2	5	9	1
	30	4								4	2

		SDAS PREV.	SDAS CUMPLI.	AVS. QUE LLEGAN AL OM	AVS. DERRIBADOS PROPIOS
MAYO	29	16	16	9	1
	30	4	4	4	2

CS-1-158

MAT	DIA	MAYO 29	30
A 4B	SDAS. PREV.	2	
	SDAS. CUMPL	2	
	AV. QUE LLEGAN AL OM	2	
	AVS. DERRIBADOS	–	
A 4C	SDAS. PREV.		4
	SDAS. CUMPL		4
	AV. QUE LLEGAN AL OM		4
	AVS. DERRIBADOS		2
M-5 SAW/6AL	SDAS. Previstas	7	
	SDAS CUMPL	7	
	AV. QUE LLEGAN AL OM	–	
	AV. DERRIBADOS	–	
M-5 6RA	SDAS. PREV.	2	
	SDAS CUMPL	2	
	AV. QUE LLEGAN AL OM	2	
	AV. DERRIBADOS	1	

MAT	DIA	MAYO 29	30
M-III 6AL	SDAS. PREV.		
	SDAS. CUMPL.		
	AV. QUE LLEGAN AL OM		
	AVS. DERRIBADOS		
M III CRU.	SDAS. PREV.		
	SDAS. CUMPL		
	AV. QUE LLEGAN AL OM		
	AVS. DERRIBADOS		
MK62	SDAS. PREV.	2	
	SDAS. CUMPL.	2	
	AV. QUE LLEGAN AL OM	2	
	AVS. DERRIBADOS	–	
IA58 SC2	SDAS. PREV.	3	
	SDAS. CUMPL	3	
	AV. QUE LLEGAN AL OM	3	
		–	

en carpeta Cap. Carballo

Relación de Aviones perdidos por la FAA y Causas

	DÍA	MATRICULA	Piloto	CAUSA
A4B	30-5	C-314	1er TEN. CASTILLO (FALL)	Abatido durante el ataque al Invencible, probablemente por fuego de cañón 4,5 pulgadas de la HMS Avenger (Sin MLU).
	30-5	C-301	1er TEN. VAZQUEZ (FALL)	Idem ant. - Pero abatido por Sea Dart disparado desde HMS Exeter (destructor)
DAGGER	29-5	C-436	TEN. BERNHARDT (FALL)	Abatido por SAM Rapier sobre San Carlos.

Datos obtenidos de MLU: Testigo de Batallas. de Jesús BRIASCO y Salvador HUERTAS - Ed. DOMENECH S.A. Valencia - España.

CS-1-159

ANALISIS DE LA ACTIVIDAD AEREA
(INFORME CDO. FAS.)

ANEXO "ALFA"

ap. Caballo
(Carpeta)

	DIA	SALIDAS PREVISTAS	SALIDAS NO CUMPLIDAS						OM		AUS. DERRIB. DESAP.
			NO DEP.			REGRESAN			NO LLEGAN	LLEGAN	
			TEC	MET	OT. CAUSA	MET	TEC	ORDEN CFAS	OTRAS CAUSAS		
MAYO	31	8						1	2	5	—
JUNIO	01	3						1		2	—

		SDAS PREV.	SDAS. CUMPL.	AVS. QUE LLEGAN AV OM	AVS. DERRIBADOS PROPIOS.
MAYO	31	8	8	5	—
JUNIO	01	3	3	2	—

CS-1-160

MAT	DIA	MAYO 31	JUNIO 01
A-4B	SDAS PREV.		
	SDAS. CUMPL		
	AVS. QUE LLEGAN AL OM		
	AVS. DERRIBADOS		
AHC	SDAS. PREV.		
	SDAS. CUMPL		
	AVS QUE LLEGAN AL OM		
	AVS. DERRIBADOS		
M-5 SJU/GAL	SDAS. PREV.		
	SDAS. CUMPL		
	AVS. QUE LLEGAN AL OM		
	AVS. DERRIBADOS		
M-5 GRA	SDAS. PREV.		
	SDAS. CUMPL		
	AVS. QUE LLEGAN AL OM		
	AVS. DERRIBADOS		

MAT	DIA	MAYO 31	JUNIO 01
M III GAL	SDAS. PREV.	4	
	SDAS. CUMPL	4	
	AVS. QUE LLEGAN AL OM	2	
	AV. DERRIBADOS	-	
M III CRV	SDAS. PREV		
	SDAS. CUMPL		
	AVS. QUE LLEGAN AL OM		
	AV. DERRIBADOS		
MK62	SDAS. PREV.	4	3
	SDAS. CUMPL	4	3
	AVS. QUE LLEGAN AL OM	3	2
	AV. DERRIBADOS	-	-
IA58 SCZ	SDAS. PREV.		
	SDAS. CUMPL		
	AVS. QUE LLEGAN AL OM		
	AV. DERRIBADOS		

en carpeta Cap. Carballo

Relación de Aviones perdidos por la FAA y causas

	DIA	MATRICULA	Piloto	CAUSA
A-130	01-6	TC-63	Tripulación desaparecida	sec Harrier al N. de I. Borbon

Datos obtenidos de MLU = testigo de batallas - defensa Briasco y Salvador HUERTAS - Ed. DOMENECH. S.A. Valencia - España

CS-1-161

ANEXO "ALFA"

carpeta Cap Caballo

ANALISIS de la Actividad AEREA

INFORME CDO. F. AS.

	DIA	SALIDAS PREVISTAS	SALIDAS NO CUMPLIDAS: NO DEP: TEC	SALIDAS NO CUMPLIDAS: NO DEP: MET	SALIDAS NO CUMPLIDAS: NO DEP: OT/CAUSA	SALIDAS NO CUMPLIDAS: REGRESAN: MET	SALIDAS NO CUMPLIDAS: REGRESAN: TEC	SALIDAS NO CUMPLIDAS: REGRESAN: ORDEN CFAS	OM: NO LLEGAN: OTRAS CAUSAS	OM: LLEGAN	AVS. DERRIB DESAP.
JUNIO	04	10	1							9	—
	05	12							4	8	—

		SDAS. PREV.	SDAS. CUMPL.	AVS. QUE LLEGAN AL OM	AVS. DERRIBADOS PROPIOS
JUNIO	04	10	9	9	—
	05	12	12	8	—

CS-1-162

MAT	DÍA	JUNIO 04	JUNIO 05
A4B	SDAS. PREV.		3
	SDAS. CUMPL		3
	AVS. QUE LLEGAN ALOM		3
	AVS. DERRIBADOS		—
A4C	SDAS. PREV.		
	SDAS. CUMPL.		
	AVS. QUE LLEGAN ALOM		
	AVS. DERRIBADOS		
M-5 SJU/GAL	SDAS. PREV.	4	3
	SDAS. CUMPL.	4	3
	AVS. QUE LLEGAN ALOM	4	3
	AVS. DERRIBADOS	—	—
M-5 GRA	SDAS. PREV.		2
	SDAS. CUMPL.		2
	AVS. QUE LLEGAN ALOM		2
	AVS. DERRIBADOS		—

MAT	DÍA	JUNIO 04	JUNIO 05
M III GAL	SDAS. PREV.		
	SDAS. CUMPL		
	AVS. QUE LLEGAN ALOM		
	AVS. DERRIBADOS		
M III CRV	SDAS. PREV.		
	SDAS. CUMPL.		
	AVS. QUE LLEGAN ALOM		
	AVS. DERRIBADOS		
MK62	SDAS. PREV.	6	4
	SDAS. CUMPL.	5	4
	AVS. QUE LLEGAN ALOM	5	—
	AVS. DERRIBADOS	—	—
IA-58 SC2	SDAS. PREV.		
	SDAS. CUMPL		
	AVS. QUE LLEGAN ALOM		
	AVS. DERRIBADOS.		

en carpeta Cap.
CARBALLO

Relación de Aviones perdidos por la FAA y causas

	Día	Matrícula	Piloto	Causa
Le Jet	07-6	T-24	Tripulación fallecida	SAM Sea Dart HMS Exeter - Alcanzado sobre San Carlos cayó I. Borbon

Datos obtenidos de MLU: testigo de Batallas - de Jesús Briasco y Salvador Huertas - ED. DOMENECH. S.A. - Valencia ESPAÑA

CS-1-163

ANALISIS DE LA ACTIVIDAD AEREA

INFORME CDO. F.A.S.

ANEXO "ALFA"

Carpeta
Cap Caballe[illegible]

	DIA	SALIDAS. PREVISTAS	SALIDAS. NO CUMPLIDAS.						OM		AUS. DERRIB DESAP.
			NO DEP			REGRESAN			NO LLEGAN	LLEGAN	
			TEC	MET	OT/CAUSA	MET	TEC	ORDEN CFAS.	OTRAS CAUSAS.		
JUNIO	07	9			2			4		3	—

		SDAS PREV.	SDAS CUMPL.	AVS. QUE LLEGAN AL OM	AVS. DERRIBADOS PROPIOS
JUNIO	07	9	7	3	—

CS-1-165

MAT	DIA	JUNIO 07
A4B	SDAS. PREV.	7
	SDAS. CUMPL	7
	AVS. QUE LLEGAN A LOM	3
	AVS. DERRIBADOS	–
A4C	SDAS. PREV.	
	SDAS. CUMPL	
	AVS. QUE LLEGAN A LOM	
	AVS. DERRIBADOS	
M-5 SU/6AL	SDAS. PREV.	
	SDAS. CUMPL	
	AVS. QUE LLEGAN A LOM	
	AVS. DERRIBADOS	
M-5 6RA	SDAS. PREV.	
	SDAS. CUMPL.	
	AVS. QUE LLEGAN A LOM	
	AVS. DERRIBADOS	

MAT	DIA	JUNIO 07
M III 6AL	SDAS. PREV.	2
	SDAS. CUMPL	0
	AVS. QUE LLEGAN A LOM	ORD. CFAS
	AVS. DERRIBADOS	–
M III CRV	SDAS. PREV.	
	SDAS. CUMPL	
	AVS. QUE LLEGAN A LOM	
	AVS. DERRIBADOS	
MK 62	SDAS. PREV	
	SDAS. CUMPL	
	AVS. QUE LLEGAN A LOM	
	AVS. DERRIBADOS	
IA 58 SC2	SDAS. PREV.	
	SDAS CUMPL	
	AVS. QUE LLEGAN A LOM	
	AVS. DERRIBADOS	

ANALISIS DE LA ACTIVIDAD AEREA
(INFORME CDO. F.A.S.)

ANEXO "ALFA"
cumplida Cap. Carballeira.

	DIA	SALIDAS PREVISTAS	SALIDAS NO CUMPLIDAS						OM		AVS. DERRIB DESAP.
			NO DEP			REGRESAN			NO LLEGAN	LLEGAN	
			TEC	MET	OT/CAUSA	MET	TEC	ORDEN C.FAS	OTRAS CAUSAS		
JUNIO	08	37					6			31	3
	09	10					2			8	–

		SDAS. PREV.	SDAS. CUMPL.	AVS. QUE LLEGAN AL OM	AVS. DERRIBADOS PROPIOS
JUNIO	08	37	37	31	3
	09	10	10	8	–

CS-1-165

MAT	DÍA	JUNIO 08	JUNIO 09
A-4B	SDAS. PREV.	14	3
	SDAS. CUMPL	14	3
	AVS. QUE LLEGAN AL OM	9	3
	AVS. DERRIBADOS	3	–
A4C	SDAS. PREV.	4	4
	SDAS. CUMPL	4	4
	AVS. QUE LLEGAN AL OM	4	2
	AVS. DERRIBADOS	–	–
M-5 S/U/6AL	SDAS. PREV	6	
	SDAS. CUMPL	6	
	AVS. QUE LLEGAN AL OM	6	
	AVS. DERRIBADOS	–	
M-5 6RA	SDAS. PREV.	6	3
	SDAS CUMPL	6	3
	AVS. QUE LLEGAN AL OM	5	3
	AVS. DERRIBADOS	–	–

MAT	DÍA	JUNIO 08	JUNIO 09
M III 6AL	SDAS. PREV.	4	
	SDAS. CUMPL	4	
	AVS QUE LLEGAN AL OM	4	
	AVS. DERRIBADOS	-	
M III GRV	SDAS PREV.		
	SDAS. CUMPL		
	AVS. QUE LLEGAN AL OM		
	AVS. DERRIBADOS		
MR62	SDAS. PREV.	3	
	SDAS. CUMPL	3	
	AVS. QUE LLEGAN AL OM	3	
	AVS. DERRIBADOS	–	
IA58 SCZ	SDAS. PREV.		
	SDAS. CUMPL		
	AVS. QUE LLEGAN AL OM		
	AVS. DERRIBADOS		

en carpeta Cap. Carballo

Buques Británicos hundidos y/o averiados

DIA	NOMBRE	CLASE	EFECTO	CAUSA
08-6	Sir Galahad	Desembarco	hundido	3 bombas 500 Lbs. - A4B
08-6	Sir Tristan	Desembarco	Ser. Av.	3 bombas 500 Lbs. A4B
08-6	HMS. Plymoth	Fragata	Ser. Av.	4 bombas 1000lbs sin 4 pilotos - Dagger

Relación de Aviones perdidos por la FAA y Causas.

	DIA	MATRICULA	Piloto	CAUSA
A4B	08-6	C-204	1º TEN. BOLZAN (FALL)	Sea Harrier en B. Agradable
	08-6	C-226	TEN. ARRARAS (FALL)	Solano aut.
	08-6	C-229	ALF. VAZQUEZ (FALL)	Solano aut.

Datos obtenidos de MLU: Testigo de Batallas de Jesús BRIASCO y Salvador HUERTAS - Ed. DOMENECH SA Valencia. España -

-0-0-0-0-0-0-0-0-

09-6-82 : Despliegue de ESC I y II A4-B de GAL a SJU.

-0-0-0-0-0-0-0-0-

OF. Nº FECHA	CANT. AVS. solicitados	DEP	VIS. BLANCO	TIRAN	REGRE.	OBSERVACIONES.
1296/1297 08-6-82	3 BERRIER VAZQUEZ SANCHEZ	3	2	2	2	BERRIER REGRESA POR TEC - VAZQUEZ ES DERRIBADO POR MISIL - SANCHEZ EYECTA CARGAS Y REV. DE VUELTA - BOLZAN ES DERRIBADO - ARRARÁS ES DERRIBADO, PROBABLEMENTE SE EYECTÓ - DELLEPIANE REGRESÓ POR FALLA.
	3 BOLZAN DELLEPIANE ARRARÁS	3	2	2	1	
1302 09-6-82	4 BERRIER. GELARDI DELLEPIANE CERVERA	3	-	-	3	CERVERA (RESERVA) NO SALE POR TEC.

CS-1-166

ANALISIS de la Actividad AEREA
(INFORME CDO FAS)

(ANEXO "ALFA") Campeta
Cap Caballo

	DIA	SALIDAS PREVISTAS	SALIDAS NO CUMPLIDAS						O.M		AVS. DERRIB DESAP.
			NO DEP			REGRESAN			NO LLEGAN	LLEGAN	
			TEC	MET	OT/ CAUSA	MET	TEC	ORDEN CFAS	OTRAS CAUSAS		
JUNIO	10	8			2			2		4	—

		SDAS PREV.	SDAS. CUMPL	AVS. QUE LLEGAN AL OM	AVS. DERRIBADOS PROPIOS
JUNIO	10	8	6	4	—

CS-1-167

MAT	DÍA	JUNIO 10
A4B	SDAS. PREV.	
	SDAS. CUMPL	
	AVS. QUE LLEGAN AL OM	
	AVS. DERRIBADOS	
A4C	SDAS. PREV.	
	SDAS. CUMPL	
	AVS. QUE LLEGAN AL OM	
	AVS. DERRIBADOS	
M-5 55U/6AL	SDAS. PREV.	
	SDAS. CUMPL	
	AVS. QUE LLEGAN AL OM	
	AVS. DERRIBADOS	
M-5 6RA	SDAS. PREV.	
	SDAS. CUMPL	
	AVS. QUE LLEGAN AL OM	
	AVS. DERRIBADOS	
M III 6AL	SDAS. PREV.	4
	SDAS. CUMPL	4
	AVS. QUE LLEGAN AL OM	4
	AVS. DERRIBADOS	—
M III CRV	SDAS. PREV.	
	SDAS. CUMPL	
	AVS. QUE LLEGAN AL OM	
	AVS. DERRIBADOS	
MK-62	SDAS. PREV.	4
	SDAS. CUMPL	2
	AVS. QUE LLEGAN AL OM	—
	AVS. DERRIBADOS	—
IA-58 SCZ.	SDAS. PREV.	
	SDAS. CUMPL	
	AVS. QUE LLEGAN AL OM	
	AVS. DERRIBADOS	

... 12 ...

12:30 OF incompleta

12:51 completo

(112)

Carpeta cap. Caballo.

14:35 2º

"A" 10:45 : 11:15 5JU - 6AC

Gabrielli ~~6AC~~ 5JU - 6AC Tras. AM

6AC 6AC x Com. línea.

6AC: Cap. tiro 5JU.

Raffaini se trasladó a 6AC a efectos de desempeñarse como móvil ~~[illegible]~~ para el ten. Gabrielli

Se efectuó 1 vuelo local a efectos lanzamiento bomba PBK (250 kgs) antitanque (42 granadas antitanque que detienen en línea tipo ame... rallada. Fueron arrojadas en un campo de tiro preparado para comprobación cerca de la ...lección 07 de 6AC, 2 pasajes par... y 1 [illegible]

450 Kts. 1500 Fts. 0°

... efectuó otro vuelo ... con la bomba PBK incendia...

CS-1-168

09-6-82

Despligue de ESC I y II A4-B de GAL a SJU

10-6-82

ARRIBAN 2 AVIONES A4-B de GAL

ALERTA del I ESC. AE. NO SE EFECTÚAN VUELO.

PERSONAL 1 OFICIAL (GAL)

MATERIAL S/N

11-6-82

ALERTA del II ESC. AE. No se efectúan vuel

en carpeta día
10/11 JUN

Corresponde: Carpeta Cap. Carballo
12 Jun - pág. 1

Rev. Air International:
El noveno Helicóptero -un HAS MK 3 (XM837)- se perdió el 12 de junio a bordo del Glamorgan HMS cuando fué alcanzado por un Exocet MM38 lanzado desde la costa.

Malminas: La historia oficial de la guerra - Latin American News Letters

GRAN BRETAÑA

. La primera misnistro, el Ministro de Defensa y el titular del Estado Mayor de la Defensa visitaron al Comandante en Jefe de la Flota en Northwood, esta tarde, para ser informados sobre la situación actual. El Minmstro de Defensa hará declaraciones a la prensa más tarde, cuando r regrese a Londres.

(Del Ministro de Defensa)

. Poco después de anochecer, ayer, nuestras fuerzas que rodean a Puerto Stanley ejecutaron lo que el comandante en jefe describió como un "brillante ataque sorpresivo" contra posiciones argentinas al oeste de Puerto Stanley, Al amanecer de hoy, se habían concretado avances de hasta 5 millas y se habían logrado todos los objetivos.
El enemigo, que en su mayoría dormía, advirtió el ataque sólo cuando nuestra infantería apareció entre ellos.
Luego hubo un duro enfrentamiento, hasta que sussposiciones fueron tomada

Las primeras informaciones dicen que nuestras bajas son ligeras.
No esperamos otros despachos esta noche.
Además, el señor Ian McDonald anunció que todos los familiares de las vístimaa2en el Sir Galahd y el Sir Tristam han sido ya informados.

CS-1-169

ANALISIS DE LA ACTIVIDAD AEREA

(INFORME CDO F.A.S.)

ANEXO "ALFA"

Carpeta Cap. Carballo.

	DIA	SALIDAS PREVISTAS	SALIDAS NO CUMPLIDAS						OM		AVS. DERRIB. DESAP.
			NO DEP			REGRESAN			NO LLEGAN	LLEGAN	
			TEC	MET	OT/ CAUSA	MET	TEC	ORDEN CFAS	OTRAS CAUSAS		
JUNIO	12	17			4		7	2	2	2	—
	13	30	3		4			2	8	13	1

		SDAS PREV.	SDAS. CUMPL.	AVS. QUE LLEGAN AL OM	AVS. DERRIBADOS PROPIOS
JUNIO	12	17	13	2	—
	13	30	23	13	1

MAT	DIA	JUNIO 12	JUNIO 13
A4B	SDAS. PREV.	8	8
	SDAS. CUMPL	5	8
	AVS. QUE LLEGAN ALOM	3 2×CAB	7
	AVS. DERRIBADOS	—	—
A4C	SDAS. PREV.		
	SDAS. CUMPL.		
	AVS. QUE LLEGAN ALOM		
	AVS. DERRIBADOS		
M_5 SJU/GAL	SDAS. PREV.		6
	SDAS. CUMPL.		5
	AVS. QUE LLEGAN ALOM		—
	AVS. DERRIBADOS		—
M-5 GRA	SDAS. PREV.		6
	SDAS. CUMPL		4
	AVS. QUE LLEGAN. ALOM		—
	AVS. DERRIBADOS.		—

MAT	DIA	JUNIO 12	JUNIO 13
M III GAL	SDAS. PREV.		6
	SDAS. CUMPL		4
	AVS. QUE LLEGAN ALOM		4
	AVS. DERRIBADOS		—
M III CRU	SDAS. PREV.		
	SDAS. CUMPL		
	AVS. QUE LLEGAN ALOM		
	AVS. DERRIBADOS		
MK-62	SDAS. PREV.	9	4
	SDAS. CUMPL.	8	2
	AVS. QUE LLEGAN ALOM	2	2
	AVS. DERRIBADOS	—	1
IA58 SCZ	SDAS. PREV.		
	SDAS. CUMPL.		
	AVS. QUE LLEGAN ALOM		
	AVS. DERRIBADOS.		

au carpeta Cap Caballo

Relación de Aviones perdidos por la FAA y causas.

	DIA	MATRICULA	Piloto	CAUSA
CNBR	13-6	B-108	CAP. PASTRAN (EYECT) CAP. CASADO (FALL)	SAM Sea Dart. desde destructor HMS. Exeter. S. Carlos. Mte Kent.

Datos obtenidos de MLV: Testigo de Batallas. de Jesús BRIASCO y Salvador HUERTAS - Ed. DOMENECH. S.A. - Valencia - ESPAÑA

OPERACIÓN DESDE SAN JULIÁN

OF. Nº FECHA	CANT. AV. SOLICITADOS		DER	VIS. BLANCO	TIRARON	REGR.	OBSERVACIONES
1312 12-6-82	4	BERGAMASCHI OSSES ROBLEDO BARRIONUEVO	4	–	–	4	OSSES REGRESA POR TEC BERGAMASCHI IDEM. ROBLEDO IDEM CON BARRIONUEVO
1314 12-6-82	4	CARBALLO GOMEZ GALVEZ RINKE	1				GOMEZ FALLA PUESTA EN MARCHA – RINKE PASA DE 2 Y ABORTA DESPEGUE ENGANCHANDO BARRERA – NO PUEDE DESPEGAR EL OTRO AVIÓN
1319/1320 13-6-82	4	ZELAYA GELARDI CERVERA DELLEPIANE	4	3	3	4	ZELAYA REGRESA POR TEC. (REV.).
	4	VARELA ROCA MAYOR MORONI	4	4	4	4	

CS-1-171

PC. CARBO

CARBÓ

CS-1-172

C5/1J

09Dic96

PARTE I CAPITULO VI

LA APRECIACION DE SITUACION DEL COMANDO AEREO ESTRATEGICO

Circunstancias preliminares.

1. A mediados de Enero del año 1982, el Brigadier Mayor D. Sigfrido PLESSEL y el Comodoro D. Knud Erik ANDREASSEN recibieron, por separado, la orden de trasladarse a PUERTO BELGRANO. Uno, lo hizo con escala en MAR DEL PLATA y el otro, con escala en TANDIL. Arribaron, casi simultáneamente, a la Base Aeronaval COMANDANTE ESPORA. Allí, los esperaba un oficial superior de la ARMADA, quien los condujo a PUERTO BELGRANO, donde fueron atendidos con la proverbial cortesía de los hombres de mar.[1]

2. Al día siguiente, muy temprano, fueron trasladados a una de las dependencias del Estado Mayor del Comando de Operaciones Navales. En ese lugar, se enteraron que el Comandante en Jefe de la FUERZA AEREA los había designado para integrar una Comisión de Trabajo (CT), constituida, además, por dos oficiales superiores de la ARMADA y del EJERCITO.

3. Los dos oficiales de la Fuerza Aérea habían participado, con anterioridad, en innumerables comisiones de trabajo con oficiales de otras FFAA, sobre temas de interés conjunto, tales como: responsabilidades primarias y secundarias en los distintos ámbitos operativos, desarrollo de medios de acuerdo con ellas y en la preparación y conducción de ejercicios de gabinete relacionados con las hipótesis de conflicto. Por lo tanto, se sentían cómodos y preparados para la tarea que imaginaban de estudio de algún asunto importante para la defensa nacional, que suponían originado en un requerimiento de la ARMADA. Solamente esperaban, con cierta impaciencia, conocer el asunto específico del que se trataba.

4. Sin preámbulos, un almirante de la Comisión de Trabajo (CT), leyó un documento que tituló: "La Orientación del Comandante" (Anexo 1). Se trataba de la DIRECTIVA de la Junta de Comandantes en Jefe que, como máxima autoridad nacional, en ejercicio del Poder Ejecutivo, ordenaba la planificación de la ocupación de las Islas MALVINAS. Estaba firmada por el Tte Grl GALTIERI, el Alte ANAYA y el Brig Grl LAMIDOZO.

---

[1] El Brig My D Sigfrido PLESSL, se desempeñaba como Comandante de Instrucción y el Com D Knud Erik ANDREASSEN, como Jefe del Departamento Planes y Operaciones del Comando de Operaciones Aéreas.

CS-1-173

5. Escuchaban con atención, creyendo aún que se trataba de un análisis de gabinete, cuando, mientras avanzaba la lectura, comenzaron a advertir detalles que evidenciaban la realidad de algunas circunstancias, difíciles de confundir; no obstante, fué obligada la pregunta: Se trata de un ejercicio? La respuesta fué categórica: No!. No lo es!. Consideraciones posteriores otorgándole un carácter preventivo, no resultaban convincentes, para oficiales superiores con vasta experiencia en estudios de situaciones de crisis. Aunque este probable conflicto no se mostraba manejado como tal, al no visualizarse un abanico de situaciones y acciones intermedias, o alternativas para ser evaluadas, como parecía imprescindible o, al menos razonable, en un estudio de ese nivel.

6. Un oficial de Estado Mayor sabe que, para planificar una operación armada cuyo efecto perjudicará los intereses de otra nación, es indispensable considerar a ésta, como opositor activo, capaz de desarrollar acciones de todo tipo en salvaguardia de sus propios intereses en peligro. Sabe que debe analizar todas las opciones posibles: desde la aceptación del hecho consumado, hasta el empeño de la totalidad de su poder nacional e incluso de sus posibles aliados, para neutralizar las acciones realizadas en su contra. No es siquiera imaginable suponer, "a priori", una "no reacción" militar, o que ésta será "limitada" y no tomar las medidas indispensables para adecuar el propio poder militar, en forma tal que pueda oponerse con alguna posibilidad de éxito frente a las opciones factibles del adversario, sin perjuicio de la preparación cuidadosa de las acciones políticas y, especialmente, diplomáticas, para lograr el consenso y apoyo internacional suficiente y, por supuesto, restárselo al enemigo.

7. Es cierto que el político tratará de evitar que el conflicto llegue al extremo de una guerra y, con especial cuidado, cuando existe una gran diferencia adversa de potenciales comparados, y que el diplomático se esforzará por lograr los acuerdos que apaciguen o retarden la reacción de la nación afectada; pero todos ellos pueden fallar y, los funcionarios involucrados, quedar superados por las circunstancias que creían dominar. Entonces, una escalada puede hacerse inmanejable, al peligrar intereses de alto valor nacional o ser considerados así por el poder político, quien puede ordenar a las FFAA una inmediata intervención. Sobre todo, si no ha estudiado y previsto procedimientos que le permitan una desescalada honorable para retrotraer la situación a un estado de cosas controlable, diplomáticamente en lo externo y políticamente en lo interno.

8. Cuando esto ocurre, es indispensable que las FFAA estén preparadas para enfrentar al enemigo que su gobierno les asignó. Por esa razón, el ámbito de la defensa necesita que el gobierno nacional le señale, con tiempo, cuáles pueden ser sus probables adversarios y qué hipótesis de conflicto o guerra

CS-1-174

tendrán que analizar. De acuerdo con tales estudios, el poder político evaluará los factores favorables y desfavorables, decidirá el modo de acción, en función de los intereses nacionales en juego y determinará y ordenará el alistamiento de las Fuerzas Armadas requerido. El no hacerlo, puede considerarse improvisación y ésta no es concebible cuando están en juego las vidas de los ciudadanos y los intereses nacionales.

9. Se necesita mucho tiempo para conocer con cierta propiedad al enemigo, sus medios, su doctrina de procedimientos y de empleo, su capacitación y su adiestramiento y preparar las fuerzas propias para tener una razonable probabilidad de éxito; o bien, para disuadirlo del empleo de su poder militar, ante la evidencia de los costos que tendrá que afrontar, en relación con la importancia del interés en cuestión, desde "su" punto de vista, no del propio. De allí, surge la necesidad de evaluar la personalidad del gobernante que tomará, seguramente, la decisión política en el otro país; ello también es parte del problema.

10. Por eso, cuando el Brig My PLESSEL y su Auxiliar fueron enterados de que la Junta Militar había considerado, seriamente, ocupar las MALVINAS, no dudaron en considerar al REINO UNIDO como enemigo inminente y, por consiguiente, que de esa reunión de la CT, surgirían directivas de cómo efectuar requerimientos de medios, para un alistamiento apropiado de las FFAA. También, que se delimitarían las responsabilidades de cada Fuerza para no duplicar los esfuerzos y las correspondientes medidas de coordinación en inteligencia, operaciones y logística.

11. Vano esfuerzo de razonamiento lógico! Las fuerzas solamente podrían actuar con los medios disponibles y lo poco que se podría obtener por adquisición cierta, pues se preveía la recuperación de las MALVINAS, para mediados del mes de Mayo.

12. La pregunta surgió casi impensadamente por su obviedad: " Si ocupamos las islas, habrá guerra con seguridad, cuándo y cómo preparamos nuestra fuerza para ese evento?... No será así! -fué la respuesta- "Esta CT ha sido creada para planificar la ocupación de las islas MALVINAS. El Poder Ejecutivo con el Ministerio de Relaciones Exteriores están convencidos, en función de sus vínculos y conocimientos, de la favorable oportunidad para esta acción y cuentan con elementos de juicio suficientes como para desestimar toda posibilidad de una guerra; por consiguiente, solamente debemos planificar LA OCUPACION."

13. La subordinación a los mandos es un deber que se transforma casi en hábito. Siempre es posible que la información disponible en los niveles superiores de la conducción nacional permitan visualizar una situación, en una forma más completa e integral que la percibida desde otros escalones inferiores, por lo que una natural rebeldía, generada por las dudas sobre la sensatez de una decisión -que se consideraba equivocada- fueron

CS - 1 - 175

retenidas en el pensamiento de ambos oficiales y se prepararon para comenzar la tarea de planificación ordenada.

14. Luego de pocos minutos, constataron que todo estaba ya elaborado desde tiempo atrás, especialmente por el grado de detalle de los factores que se suponía debían ser estudiados. En rigor, se trataba de un documento que contenía un proceso de planeamiento completo, al que solamente faltaba insertar la participación del Ejército y de la Fuerza Aérea, en algunos pocos aspectos y cuya intervención -para el acto de ocupar- podía ser soslayada rápidamente, ante cualquier inconveniente. Así lo demostró la realidad, en los hechos posteriores.

15. La participación de la Fuerza Aérea y del Ejército en la CT, obedecía, casi exclusivamente, a que el Tte Grl GALTIERI -o la Junta- consideraban conveniente que esta acción apareciera, ante el concierto de las naciones, como una operación conjunta de las FFAA. Realmente, los medios de la Armada eran más que suficientes para realizar el desembarco y la ocupación, como seguramente preveía el plan originalmente. Además, las ventajas operacionales resultaban obvias: Conducción más sencilla, conocimiento personal mutuo, equipamiento, adiestramiento y procedimientos homogéneos; amplia experiencia en ejercicios de gabinete acerca de este particular problema militar operativo, nunca analizado profundamente, al menos, por la Fuerza Aérea. Se comprende también, que fuera el Alte ANAYA, quien propusiera la idea a la Junta.

16. De acuerdo con lo ordenado, se procedió a insertar, en las acciones previstas en el "desarrollo del plan", algunas que podrían estar a cargo del Ejército y de la Fuerza Aérea y se propuso que, la toma del aeródromo, podía ejecutarse mediante una operación a cargo del Grupo de Operaciones Especiales (GOE), transportados en un c-130 "HERCULES", realizando una operación de Asalto Aéreo, en la pista de STANLEY. Se trataba de una acción sumamente expuesta y vulnerable ante sencillas medidas de defensa, por lo cual, debía contarse con una alternativa de simple ejecución. En rigor, tenía poco sentido arriesgar una aeronave de imposible reposición, vital para otras operaciones, en una tarea perfectamente factible por parte de las unidades anfibias que desembarcarían en las cercanías. Esa fué la alternativa prevista en el plan.

17. Al Ejército se le asignó una operación que realizaría con una Sección de Tiradores del RI 25. En efecto, luego de desembarcar con los efectivos del BIM 2, en la playa YORK, al Norte del aeródromo, se trasladaría en un helicóptero "PUMA" de aquella Fuerza, hasta un sector al Oeste de la Casa de Gobierno y bloquearía el camino que la comunica con el Cuartel de los "marines", en MOODY BROOK. De inmediato, se dirigiría a la sede gubernamental, con la tarea de capturar al gobernador.

CS-1-176

18. Al soltarse las amarras del "PUMA" del Ejército, en una tormenta durante la travesía, el helicóptero quedó destruido y el objetivo original del RI 25 fué modificado -pocas horas antes del desembarco- reasignándose el aeródromo para la unidad del Ejército, debido a que las obstrucciones colocadas sobre la pista y el despliegue defensivo de los "marines", impedían el Asalto Aéreo, con el Grupo de Operaciones Especiales de la Fuerza Aérea.

19. La Fuerza Aérea participaría, además, trasladando el personal que permanecería en las Islas, evacuando rápidamente el de las unidades ejecutantes de la ocupación, manteniendo el enlace con sus medios aéreos, proporcionando personal para la administración en el gobierno de las Islas y para el Componente Aéreo del Comando del Teatro de Operaciones MALVINAS, creando una Base Aérea con los servicios concurrentes para el funcionamiento del aeródromo y, obviamente, ejerciendo el control del espacio aéreo circundante.

20. El plan estaba completo; sólo faltaba fijar con exactitud la oportunidad. Previo a partir de regreso a BUENOS AIRES, se ordenó a todos los integrantes de la CT, el estricto mantenimiento del secreto.

21. Mientras regresaban, en sus rostros se reflejaba una gran preocupación; estaban convencidos de que habría guerra y que habían sido obligados a realizar un plan esquemático, sin haber tomado conocimiento del proceso habitual de razonamiento lógico que deriva naturalmente en ese plan y está perfectamente previsto, metodológicamente, en el Sistema Nacional de Planeamiento. Ello es, una Apreciación de Estrategia Nacional, de la que debió surgir una Resolución Estratégica Nacional; de esa Resolución, debieron derivarse Directivas a los distintos ámbitos del Poder Ejecutivo y, como consecuencia, elaborarse, en el campo militar, una Apreciacion de Estrategia Militar, con su correspondiente Resolución Estratégica Militar. Todos estos pasos no pueden ser reemplazados por simples discusiones verbales de la Junta y alguno de sus ministros, aunque se trate de geniales estadistas. Ellos no pudieron poseer completa información sobre todos los aspectos propios y del adversario, no pudieron calcular los costos de un posible enfrentamiento, ni sus probabilidades de éxito. Precisamente, la falta de información adecuada obliga a "suponer" y, por cada suposición importante, la técnica (y una elemental prudencia) exige la elaboración de una alternativa (o varias) que contemple la no ocurrencia de la suposición, en la realidad.

22. La decisión de ocupar las Islas MALVINAS, parece adoptarse sobre la base de dos suposiciones que luego resultaron falsas:

1o) Que el REINO UNIDO consentiría el hecho consumado y no se arriesgaría, mediante una reacción militar importante, a

CS-1-177

recuperar las Islas por la fuerza.

2o) Que ESTADOS UNIDOS apoyaría a la ARGENTINA o, al menos, intentaría disuadir cualquier acción militar británica en el ATLANTICO SUR, como lo hizo anteriormente en el área del Canal de Suez.

23. Además, la Junta parece haber imaginado que, obligado por los hechos, el REINO UNIDO no tendría otro camino que "negociar" la soberanía; más que eso, negociar la "forma" de ceder la soberanía a nuestro país. Es decir, una casi total capitulación. Muy embarazoso para el gobierno inglés.

24. Era difícil, para ambos oficiales de la Fuerza Aérea, aceptar las seguridades que les habían dado, sobre que tales circunstancias sucederían de esa manera; no resultaba creíble. Por lo tanto, pensaban, había que prepararse para enfrentar dignamente la alternativa menos favorable.

25. Estaban enfrentados, entonces, con dos problemas militares operativos (PMO) para resolver:

1) El referido a la Ocupación de las Islas, de acuerdo con el Plan elaborado en Pto BELGRANO y

2) El referido a enfrentar una reacción armada del REINO UNIDO. Este debía estimarse con un poder tal que superara ampliamente el que podría oponer la ARA, aún con el apoyo de la FA y del EA, pues no cabía suponer que un país experto en conflictos, asumiría algún riesgo militar con nefastas consecuencias políticas para la primer ministro; la que estaría, además, debidamente asesorada por su gabinete militar. A lo que debe agregarse la pérdida de credibilidad de un potencia mundial aliada principal de los EEUU, integrante de la NATO, con poder de veto en las Naciones Unidas y un tradicional orgullo nacional.

26. El primero de ellos (Ocupación) parecía sencillo, bastaría con calcular el personal y el material a transportar para la ocupación en sí misma y para establecer una Base Aérea Militar en el aeródromo de STANLEY, dotándola de los medios necesarios para asistir a un puente aéreo desde el Continente. Asimismo, debería organizarse un Componente aéreo del Teatro de Operaciones MALVINAS, con su correspondiente organismo de control aerotáctico, incluyendo escuadrones de vigilancia y control aéreo, de defensa aérea y alguna unidad aérea con capacidad para ejecutar operaciones efectivas en el espacio aéreo del Teatro de Operaciones MALVINAS. Todo ello con su correspondiente apoyo técnico y sostén logístico.

27. Las Unidades de la Fuerza Aérea están organizadas, desde el punto de vista operativo, en Escuadrones aeromóviles de rápido despliegue (Aéreo), con capacidad autónoma por un corto lapso, luego del cual, deben ser apoyados por otros medios de desplazamiento más lento (Terrestre) que demandan de tres a cinco días para su instalación, dependiendo de la distancia de la unidad de origen a la ubicación del despliegue.

CS-1-178

28. Como todas ellas tenían amplia experiencia, por su adiestramiento habitual en despliegues y operaciones en distintos puntos del país, sólo era necesario seleccionar las unidades, proporcionar los datos al Grupo 1 de Transporte y ordenar a éste el planeamiento detallado de la operación específica de traslado del personal y el material.

29. En cuanto al segundo problema operativo, el derivado de una reacción armada del REINO UNIDO, imponía el despliegue de casi toda la Fuerza Aérea para adoptar posiciones relativas favorables en ubicaciones que permitieran alcanzar, desde el continente, el área en la que probablemente se realizarían las principales acciones de combate, en apoyo de la Guarnición MALVINAS. Ello no era posible desde sus asientos normales de paz.

30. La decisión y ejecución de un despliegue de tal magnitud escapaba totalmente a su autoridad y en la mente de ambos oficiales estaba presente el tipo de tarea que habría que realizar: operaciones aeromarítimas. La Fuerza Aérea no había desarrollado medios adecuados para tal fin, por cuanto la responsabilidad primaria había sido asignada a la Armada y sólo a ella le estaba permitido hacerlo. Los medios de combate que enviaría el REINO UNIDO, rápidamente lograrían el dominio del mar y la Fuerza Aérea tendría que prever la defensa aérea en el territorio continental, debería mantener abierta la ruta para el Puente Aéreo a MALVINAS y apoyar a la guarnición militar en las islas, en su esfuerzo por retener el objetivo reconquistado.

31. Las tareas que surgían de estas razonables conclusiones incluirían: exploración y reconocimiento cercano y lejano en el ATLANTICO SUR para conocer la ubicación y composición de las formaciones enemigas y ataque a objetivos navales de combate y de transporte o logísticos, como operaciones aeromarítimas de responsabilidad colateral (primaria de la ARMADA); además, las de defensa de los centros de poder y de las unidades desplegadas en el continente, de transporte en el continente y del puente aéreo a MALVINAS, de reabastecimiento en vuelo de las escuadrillas de combate, de cobertura, de velo y engaño y de rescate, como de responsabilidad primaria normal.

32. Todo ello demandaría prever, trasladar y poner en funcionamiento los servicios de las unidades para su alojamiento, racionamiento, reabastecimiento de combustibles, depósitos, defensa aérea, seguridad y defensa terrestre, sanidad, etc.

33. El Jefe del Departamento Planes y Operaciones del Comando de Operaciones Aéreas, repasó el planeamiento vigente que las unidades habían practicado tantas veces y lo encontró adaptable para un despliegue preventivo considerando una reacción armada del REINO UNIDO. Los aviones de combate estarían en condiciones de alcanzar operativamente las MALVINAS, aunque en el límite de sus radios de acción. Estaba seguro de la aptitud y de

CS - 1 - ١٧٩

la actitud de los pilotos del Comando; empero, le preocupaba la falta de preparación y del armamento adecuado para enfrentar a un adversario naval tan desarrollado tecnológicamente, su letal armamento y su probado adiestramiento.

34. Reconoció rápidamente algunas falencias de gran importancia: la inexistencia de material de gran autonomía provisto de radares de exploración adecuados, la falta de capacidad de reabastecimiento en vuelo en los aviones M V y M III, la limitada cantidad de tanques de combustible expulsables, la existencia de sólo dos aviones reabastecedores, la falta de capacidad para portar misiles aire-aire de los PUCARA, limitado armamento de los helicópteros, la falta de equipos de detección de radares de tiro y de defensa contra misiles en todo el material, la limitada longitud de la pista de Pto STANLEY y su reducida plataforma, la falta de trajes antiexposición para las tripulaciones, la falta de elementos de visión nocturna, entre los más significativos. Solucionar algunas de estas deficiencias podía salvar muchas vidas por lo que decidió acudir a su Comandante el Brigadier Mayor D Hellmut C WEBER y al Comandante de Defensa, Brigadier Mayor D Jorge Augusto HUGHES.

35. Ambos coincidieron en lo esencial: La decisión era equivocada y, si el conflicto no se manejaba con mucha habilidad, habría guerra. El Brigadier WEBER no dudó un instante y ordenó al Jefe del Departamento Planes iniciar la Apreciación de Situación para una guerra en el ATLANTICO SUR con el REINO UNIDO y establecer los contactos para intentar obtener los elementos necesarios para un conflicto de esa naturaleza. No ignoraba el Comandante de Operaciones Aéreas que daba una orden de cumplimiento difícil ya que, sobre todo el equipamiento para el material aéreo, requiere períodos de obtención muy superiores al disponible en ese momento.

36. El tiempo apremiaba. De acuerdo con lo especificado en el Plan Esquemático de Campaña elaborado por la Comisión de Trabajo, en PUERTO BELGRANO, la Fuerza Conjunta que se formaría para recuperar las islas MALVINAS debería hacerlo el día D, con centro de gravedad en Puerto STANLEY. El día "D", no sería antes del 15May82.

37. Por lo tanto, la FA, debería elaborar dos planeamientos: El derivado de la orden de la JCJ con el objetivo de "Ocupar para negociar", contribuyente del esquemático de la Comisión de Trabajo, y el autoimpuesto, derivado de la entonces "suposición" de que el REINO UNIDO enviaría una fuerza naval para recuperar su colonia. Metodológicamente, este segundo proceso de planeamiento fué correcto, pues llenaba un vacío de previsión ante el no cumplimiento de la suposición de la JCJ de que el REINO UNIDO no reaccionaría militarmente, ante la ocupación argentina.

ES-1-180

EL PLANEAMIENTO DE LA FUERZA AEREA PARA LA OCUPACION
- Objetivo inmediato: Ocupar.
- Objetivo ulterior: Negociar.

38. El Plan EsquemAtico de Campaña elaborado por la Comisión de Trabajo y aprobado por el Comité militar (JCJ) dejó expresamente aclarado que la factibilidad y aceptabilidad de las operaciones previstas en el documento para la fecha tentativa del 15May82, estaban condicionadas a la sorpresa estratégica. Si el REINO UNIDO recibía información de preparativos que le hicieran deducir una posible invasión a las islas, podría ordenar un refuerzo militar y adoptar medidas especiales de defensa. Esta condición determinó el adelantamiento de la ocupación al apreciar la Junta que los tiempos se habían acelerado y no parece que dispusieran de otras opciones específicas en beneficio de una mejor posición con respecto a las discusiones por la soberanía. Es evidente que no esperaban ningún progreso por medios diplomáticos, que la única alternativa favorable para lograr el objetivo era la ocupación por la fuerza de las islas y que una espera en la ejecución de las acciones militares previstas podría complicarlas u obligarlos a renunciar a ese modo de acción.

39. Con ese estado de cosas, pero aún pensando en el día 15May82, la Fuerza Aérea tenía entre manos la tarea de preparar acciones específicas para:

1) Antes del día "D":

- Efectuar reconocimiento fotográfico del objetivo material
- Infiltrar personal para obtener información para el Comando Conjunto y para asegurar las operaciones de asalto anfibio y aéreo.

2) Durante el día "D":

- Ocupar, en forma sorpresiva, a la hora "H", el aeródromo de PUERTO STANLEY (ALFIL) mediante acciones encubiertas y coordinadas con las acciones de asalto anfibio y aéreo.
- Ejecutar una operación aerotransportada y establecer un puente aéreo entre la isla SOLEDAD y el continente para satisfacer los requerimientos emergentes de la situación.
- Ejecutar el control del espacio aéreo, a partir del despliegue de sus medios.(Esta tarea figura en el IO, pág 55.) (Supongo que puede ser coordinando con la FT 40, entre el continente y las islas hasta el establecimiento del Escdr VYCA en las islas)

3) Después del día "D":

- Organizar y operar el aeródromo de Puerto STANLEY, para posibilitar las operaciones aéreas, sin solución de continuidad
- Satisfacer todos los requerimientos de transporte por modo aéreo del Comando Conjunto.
- Ejecutar el control del espacio aéreo, en su jurisdicción.
- Desactivar los medios asignados al Comando

CS-1-181

Conjunto, de acuerdo con lo que disponga el Comandante.

40. A esta instancia del planeamiento contribuyente inicial, debe considerarse que el Plan de Campaña Esquemático que le da origen, contemplaba como fuerzas en oposición, solamente a las existentes en las MALVINAS (por la suposición de no reacción) y que, una vez ocupada la isla por la Fuerza de Tareas Conjunta Argentina, se mantendría una guarnición mínima suficiente para apoyar el gobierno militar.

41. En consecuencia, la Fuerza Aérea previó una dotación reducida (120 a 130 hombres) para asegurar el establecimiento de los servicios en el aeródromo: Jefatura, comunicaciones, contraincendio, abastecimiento, seguridad y defensa, terminal aérea de cargas, vigilancia y control aéreo, una escuadrilla de "PUCARA" y de helicópteros, con mínimo apoyo técnico y el Grupo de Operaciones Especiales.

42. Asimismo, previó, con antelación, la ejecución de vuelos de reconocimiento fotográfico para obtener un relevamiento detallado del area donde se realizarían las operaciones para la ocupación; lo que se realizó con aviones del mismo tipo de los que habitualmente efectuaban los procedimientos de verificación de la radioayuda instalada en el aeródromo. Ello pudo efectuarse en forma velada, simulando una falla en el tren de aterrizaje para evitar que los "marines" pudieran notar el equipamiento fotográfico en lugar del correspondiente al "verificador". Con bastante anticipación se contó, entonces, con excelentes y detalladas fotografías de las costas y terreno de los alrededores de Puerto STANLEY.

43. Con el objeto de transmitir información, se previó el envío del Vivecomodoro GILOBERT, recientemente relevado por el Vicecomodoro GAMEN, como representante en las islas de la Empresa Aérea Estatal LADE (Líneas Aéreas del Estado) que opera la Fuerza Aérea. Debía informar sobre posibles desplazamientos preventivos de los "marines" y facilitar, desde tierra, la operación de Asalto Aéreo que estaría a cargo del Grupo de Operaciones Especiales (GOE). Aquel oficial había establecido estrechas y amigables relaciones con las autoridades locales y colaborado para solucionar problemas sanitarios y educativos de isleños. Fue efectivamente trasladado en oportunidad y ante la pérdida del secreto de la operación, puesto bajo estricta vigilancia con el resto del personal argentino en las islas, aspecto que trasmitió veladamente al Comando Aéreo Estratégico. A él acudió el Gobernador HUNT y le pidió su apoyo, cuando decidió establecer contacto con el Comandante de la Fuerza de Desembarco para parlamentar. Posteriormente, se incorporó a la Plana Mayor del Componente Aéreo del TO MALVINAS.

44. El Departamento Planes y Operaciones del Comando de Operaciones Aéreas, seleccionó las unidades y elementos que

CS.-1-182

deberían ser trasladados para la Ocupación y el establecimiento de la Base Aérea Militar MALVINAS y el Comandante ordenó al Jefe de la Brigada Aérea I de Transporte la elaboración del correspondiente planeamiento contribuyente. El Plan se denominó "ARIES 82" y previó los movimientos aéreos de transporte "predispuestos" necesarios. Este plan incluyó también los correspondientes a los movimientos de transporte de personal y material requeridos por el Ejército para el traslado de las unidades de apoyo al gobierno militar en las islas y los necesarios para el repliegue de las unidades de la Armada, luego de finalizada la operación de Ocupación.

EL PLANEAMIENTO AUTOIMPUESTO POR LA FUERZA AEREA

-Objetivo inmediato: Contribuir a la Disuasión del REINO UNIDO y de sus posibles aliados de realizar una acción militar de envergadura y estar en las mejores condiciones posibles para desgastar el poder aeronaval del REINO UNIDO, en el caso de un intento de recuperación de las islas MALVINAS, por la fuerza.

-Objetivo ulterior: Proporcionar tiempo y argumentos de fuerza al poder ejecutivo en su objetivo de negociación.

45. Aparentemente, el Comando aéreo Estratégico dispondría hasta mediados de Mayo, para alistar la FA sin romper el secreto impuesto. Sin embargo, se debía hacer algo más que planificar la Ocupación. Era imperioso pensar en el después, como lo apreciaban claramente los pocos oficiales superiores de la FA que conocieron inicialmente el asunto, incluido su jefe de Estado Mayor, también integrante de la JCJ, y los que, producida la ocupación se enteraron tardíamente.

46. Las unidades de la FA, estaban desplegadas en sus asientos habituales de paz: MENDOZA, VILLA MERCEDES (SAN LUIS), MARIANO MORENO (Pcia de BUENOS AIRES), RECONQUISTA (Pcia de SANTA FE), TANDIL (Sur Pcia de BUENOS AIRES), PARANA (Pcia de ENTRE RIOS), PALOMAR y MORON (Pcia de BUENOS AIRES) y MAR DEL PLATA. Ninguno de estos lugares podían considerarse posiciones relativas favorables respecto de las islas MALVINAS y del Teatro de Operaciones Maritimo en el que probablemente podrían desarrollarse las acciones de combate.

47. Por esa razón, para poder actuar con eficiencia, sería necesario disponer un redespliegue de casi toda la FA. Tal movimiento debería realizarse lo antes posible, pero no antes de la ocupación, dada la importancia del mantenimiento del secreto. Además, por no estar previsto en el Plan de Campaña Esquemático de la Comisión de Trabajo, debía ser autorizado por el Comité Militar.

48. Desde hacía más de quince años, la FA había

CS-1-183

preparado todos los aeródromos seleccionados para el despliegue de las unidades a fin de satisfacer los modos de acción previstos en los planes desarrollados, en función de las exigencias que surgían de las Hipótesis de Conflicto en el marco regional. Ello es, había estudiado la capacidad de soporte de sus instalaciones y subsanado sus principales deficiencias, examinado la capacidad de alojamiento, racionamiento, instalaciones locales de sanidad, abastecimiento, depósitos de combustible, facilidades de comunicaciones, infraestructura de transporte, posibles Puestos de Comando, necsidades de seguridad, etc., considerando las demandas de la unidad en operaciones y las normales de la población local, ya que esta podía quedar desabastecida ante los requerimientos de una cantidad de individuos desproporcionada, en relación con su número habitual.

49. De modo que cada unidad se había trasladado muchas veces, a distintos aeródromos por vía aérea y terrestre y operado en ellos, llevando consigo el personal y los elementos necesarios, de acuerdo con el lugar específico, el tipo de adiestramiento y el tiempo de previsto de permanencia. En consecuencia, conocían qué llevar, en qué cantidad y en qué medio, a cada lugar indicado en los planes vigentes.

50. Algunos de esos aeródromos resultaban adecuados para la ejecución de las operaciones que se avizoraba habría que desarrollar en el ATLANTICO SUR y, en especial, sobre las Islas MALVINAS, en apoyo de la Guarnición Argentina, si, como se preveía, el REINO UNIDO intentaba su recuperación.

51. Faltaba la autorización previa de la JCJ y el Comandante de Operaciones Aéreas durante la paz y luego, Comandante Aéreo Estratégico, previa consulta con el Brigadier General LAMI DOZO, autorizó al Jefe del Departamento Planes y Operaciones de su Comando a trasladarse a la Presidencia, pedir audiencia al entonces Presidente de la Nación e integrante de la JCJ y solicitarle el despliegue de la FA al Sur.

52. El Teniente General GALTIERI, no veía mayor razón para un despliegue de la FA al Sur Patagónico, aunque admitió su justificación en un posible efecto disuasivo. Su opinión, sostenida con convencimiento, era de que no habría guerra. El jefe del Departamento Planes insistió, utilizando argumentos relacionados con el marco regional y la responsabilidad de adoptar todas las medidas preventivas que pudieran evitar sorpresas injustificables. Agregó también que de ser necesaria la intervención de la FA en una circunstancia desfavorable y aún se encontraba en sus asientos naturales, la reacción sería lenta, difícil e ineficaz.

53. El Presidente accedió, finalmente, y manifestó: "Bueno, si quieren aprovechar este evento para adiestrarse en el Sur, adelante con el despliegue, en cuanto a las unidades del EA,

C5-1-184

veré qué hago, más adelante". En efecto, luego de la Ocupación, ordenó el desplazamiento de unidades del EA, simultáneamente con el despliegue de la FA.

54. El Comodoro ANDREASSEN informó a su superior sobre la autorización acordada y comenzó de inmediato a desarrollar el Plan de Operaciones que subsanaba, en parte, el vacío de previsiones que la suposición adoptada por la JCJ ocasionaría, al reaccionar el REINO UNIDO y los EEUU, en forma diferente a como aquella y el Ministro de Relaciones Exteriores imaginaron.

55. El resultado fue, en los hechos, que poco después de la Ocupación de las MALVINAS, la FA se ubicaba en los aeródromos que ofrecían posiciones relativas favorables para operar en el Teatro de Operaciones del ATLANTICO SUR.

56. El Comando aéreo Estratégico responsable durante la paz del Planeamiento Estratégico Operacional durante la paz, incluyó en sus planes a todos los medios de la FA e, incluso, a parte del Poder Aéreo Nacional. El esfuerzo principal recaería sobre el Comando Aéreo de Transporte, constituido sobre la base de la Primera Brigada Aérea del PALOMAR, reforzado con aviones civiles y sobre la Fuerza Aérea Sur a quien se le asignaba la mayoría de las unidades de combate (aviones y artillería antiaérea) y de apoyo operativo (comunicaciones, fotografía, vigilancia y control aéreo, etc.)

57. Los Comandos de Material, de Regiones Aéreas, de Personal y de Instrucción conformarían el Comando Logístico de la FA que apoyaría con todos los medios disponibles y de adquisición cierta a los Comandos de Defensa (CAD), Comando Aéreo Estratégico (CAE), Comando de la Fuerza Aérea Sur (FAS) y Comando Aéreo de Transporte (CAT).

58. Se trataría de no agregar nueva doctrina a la sustentada por la Institución. Tampoco se incorporarían nuevos procedimientos a los normales practicados en ejercicios de gabinete o en el terreno, excepto para la ejecución de las operaciones aeromarítimas, aspecto que, desde el principio del planeamiento se convirtió en una obsesión.

59. Para estudiar procedimientos de ataque a objetivos navales modernos, con el material y armamento disponible y apto para otros fines, se efectuaron numerosos ejercicios de prueba y ensayo, buscando aquellas formas de aproximación que admitieran una razonable probabilidad de penetrar las defensas y seleccionar el armamento que tal procedimiento permitiría utilizar. En el anexo 13 se describen algunas tareas que se realizaron durante esa búsqueda de un procedimiento eficaz.

60. Todo proceso de planeamiento tiene un fin determinado e incluye las tareas necesarias a ejecutar para

CS-1-185

lograr los efectos que darán, como resultado, aquella finalidad. En el ámbito militar, los efectos a lograr están representados por la neutralización de los medios de combate del adversario impidiéndole que haga un uso efectivo de ellos y de sus medios de apoyo. En definitiva, (en el caso de la FA) es la bomba o el proyectil que sea, colocado por el piloto sobre el blanco designado, el que logrará el efecto buscado.

61. Por lo tanto, se hace imprescindible estudiar todos lo factores que influyen en el proceso que debería concluir con la concreción de ese efecto buscado, al ordenar una operación determinada. Es decir, por citar algunos: la disponibilidad del avión, del armamento adecuado al blanco y del piloto calificado, situación de la ruta y del area del blanco (distancia, meteorología, perfiles de vuelo, ayudas a la navegación, areas defendidas, etc.), características del blanco en sí mismo (Artillería, misiles, movilidad, protecciones desde otras posiciones defensivas, o de caza interceptora, terreno que lo circunda, resistencia al castigo, etc.); Técnicas de aproximación y ataque, salida, escape y navegación de regreso (si requiere o no reabastecimiento en vuelo, alternativas de fallas causadas por daños al avión, etc.). Todo es considerado en el planeamiento y verificado en el cálculo del esfuerzo requerido estableciéndose los porcentajes probables de fallas en las salidas, durante las navegaciones de ida y regreso, de derribo en el ataque, de impacto en el blanco, etc.

62. En el caso MALVINAS, el efecto a lograr, cada vez, tenía particularidades específicas que se preveían difíciles, extremadamente difíciles. En efecto, la distancia ofrecía graves limitaciones por varios factores: precisión requerida en la navegación, excesivo consumo de combustible, escaso tiempo disponible para encontrar, identificar el blanco y combatir, probabilidad de meteorología adversa en alguno o en varios de los segmentos de la navegación, especialmente en el blanco; la fatiga propia de la travesía sumada a la tensión; mayor probabilidad de fallas,etc.. Por ello, el factor distancia pesaría significativamente, no solamente en las probabilidades de causar efectos en cada operación de ataque a ordenar, sino también en la cantidad de misiones que se podrían disponer una vez que se tenía información de blancos rentables y en el tiempo total en que la FA podría mantener presencia en las islas.

63. La superioridad aérea se mide según la libertad de acción que se posee para realizar operaciones en el aire, en determinado sector del espacio aéreo y puede medirse en función del tiempo que cada una de las partes lo utiliza para la ejecución de operaciones efectivas y por el costo en pérdidas que su uso le demanda.

64. Durante el planeamiento del CAE, se percibió con claridad que la distancia impediría una permanencia constante de

CS-1-186

aviones de combate de la FA sobre las islas, de modo que la defensa de las unidades militares de la Guarnición Militar en MALVINAS debería limitarse a la Artillería Antiaérea; el MIRAGE M III, solamente podría permanecer entre 5 y 10 minutos, siempre que permaneciera en altura; si se empeñaba en combate y descendía, ya no tendría combustible para el regreso. Además, la pista era demasiado corta para cualquier avión de combate capacitado para el combate aire-aire y el PUCARA carece del equipamiento adecuado (mira, radar y misiles). Esta situación originó un requerimiento de traslado a las islas de cajones de planchas de aluminio y del equipamiento de construcción necesario para prolongar la pista de STANLEY. Embarcados los elementos en un buque de transporte, finalmente, no pudo efectuar el cruce a las islas por la restricción a la navegación que impuso el REINO UNIDO.[2]

65. Para los problemas de distancia, el CAE consideró el apoyo de aviones bien equipados para facilitar la navegación en los casos que fuera necesario, el refuerzo de estaciones para la información meteorológica que, de todos modos mantendría factores de dificultad eventuales por las características de la zona y previó el reabastecimiento en vuelo con dos KC 130 para los A4B y A4C, lo que permitiría mejores alternativas de aproximación al area de los objetivos y mayor tiempo de sobrevuelo para la búsqueda e identificación de los blancos. Asimismo, coordinó con la ARMADA el adiestramiento de sus pilotos para el reabastecimiento en vuelo de los SUE. Considerando insuficientes dos aviones reabastecedores, se intentó la adquisición de, al menos, un tercero.[3]

---

[2]. El requerimiento al EMC se realizó el día 03Abr82, para ejecutarse por vía marítima dado el volumen de las máquinas viales necesarias. Las demoras en el embarque por indisponibilidad de bodega hicieron que el buque que las transportaba no efectuara el cruce a tiempo antes del anuncio por parte del REINO UNIDO de la zona de navegación restringida y la carga fue desembarcada en PUERTO DESEADO. De allí llevada por tierra a CRV, luego nuevamente a DESEADO y reembarcada, el buque no cruzó finalmente.

[3]. Se establecieron contactos para la obtención de aviones reabastecedores en distintos países, especialmente del tipo B-707, cuyos motores de alto nivel de ruido no eran permitidos en los países desarrollados. Por ello, exigía remotorizaciones y era factible conseguirlos a un relativo bajo costo, con las antiguas turbinas que, sin embargo, habían demostrado un alto grado de confiabilidad. Los aviones eran obtenibles, pero la oportunidad de entrega, por el tiempo que demandaría la construcción de los tanques de combustible y la adaptación de la aeronave, excedía el tiempo previsible de duración de las operaciones, por lo que se desistió. Podrían haber sido entregados hacia fines de junio, lo

CS-1-187

66. Los estudios de los factores anteriores, permitieron al CAE apreciar las circunstancias que se presenterían en el proceso de colocar el avión de combate casi frente al objetivo material sobre el que debería lanzar su armamento, a fin de neutralizar su capacidad para desarrollar las operaciones para las que fue diseñado (avión, buque, depósito, transporte, etc.). Ahora, era necesario analizar las características de cada blanco: Defensas, robustez, movilidad, tamaño, visualización, area circundante, etc., y la preocupación se centró en los buques de la ROYAL NAVY.

67. Para ello, el CAE acudió a la ARMADA y se realizó, en forma coordinada, una serie de ejercicios con la intervención de las fragatas misilísticas "SANTISIMA TRINIDAD" y "HERCULES", del tipo 42, similares a las que las fuerzas navales del REINO UNIDO enviarían para la supuesta recuperación de las islas, si no se cumplía la suposición del PE. De esos ensayos surgió un procedimiento que era el único que posibilitaba penetrar las defensas misilísticas, permitía a las tripulaciones descargar un armamento adecuado para causar un daño efectivo y les proporcionaba mayor porcentaje de escape exitoso.

68. El procedimiento se apoyaba en una aproximación en vuelo rasante, el armamento estaría constituido por bombas con el correspondiente retardo para que no abatiera al propio avión atacante y el escape también sería en vuelo rasante, hasta fuera del alcance de los misiles.

69. No se ignoraba que rara vez el blanco naval estaría solo (otros buques y aviones interceptores, a lo que se agregó después, misiles y artillería terrestre y armas livianas de la tropa) y que entonces, el peligro y la probabilidad de derribo sería mayor, pero de todas las opciones este procedimiento era sin dudas el de menor riesgo. El cálculo de probabilidades no era muy alentador: oscilaba en el 25% la probabilidad de derribo pero, la probabilidad de impacto en el blanco era superior, pasaba del 65%.

70. Todas la unidades de la FA tenían adecuado adiestramiento en procedimientos de tiro y bombardeo y, el correspondiente a bombardeo rasante, es el más sencillo y el de mayor porcentaje de impactos. De todos modos, después del 02Abr82, se realizaron numerosos vuelos de bombardeo con el procedimiento seleccionado. Luego de una navegación baja sobre el mar, se concluía con el lanzamiento de bombas contra acantilados de la costa patagónica, elegidos por su altura. Todas ellas explotaron. Faltaba experiencia sobre un blanco real, o mejor, un diseño específico para el caso de un objetivo material blando, como el que resultó ser el aluminio de los cascos de los buques.

---

que se consideró una fecha tardía.

CS - 1 - 188

71. De todas formas, si la FA hubiese destruido una mayor cantidad de buques, no es probable que, con ello, se hubiese ganado el conflicto. El REINO UNIDO es más que la TASK FORCE, y si no ejecutó operaciones ofensivas sobre el continente es porque las limitó por propia decisión política; empero, si la FAA seguía siendo un problema, a la mayoría de nuestros oficiales superiores no les quedaban dudas que el ataque masivo sería sobre nuestras unidades desplegadas en el sur y que los buques perdidos les serían reemplazados por sus amigos del COMMONWEALTH o facilitados en préstamo por los EEUU.[4]

72. Para poder ordenar a las escuadrillas cualquier tipo de ataque a las Fuerzas Navales que el RU pudiese enviar, sería imprescindible contar con la información sobre su ubicación, composición de la formación, rumbo, velocidad y hora de la detección. Con tales datos, se podría intentar el cálculo de su probable ubicación futura, dimensionar una fuerza de ataque adecuada y realizar la operación ofensiva.

73. La Fuerza Aérea, como ya se mencionó, estaba inhibida para desarrollar medios específicos para las operaciones aeromarítimas y no contaba con aeronaves capaces de realizar una exploración aérea eficaz sobre el mar. Como se sabía que le sería requerido hacerlo y por propia necesidad, se intentó adquirir un equipamiento de radar de largo alcance apto para esa función y adaptable a los aviones de gran autonomía disponibles. Todo parecía marchar bien pero, sorpresivamente, el equipamiento citado, fué detenido en el país de origen, justo antes de su embarque. La veda impuesta por las naciones de primer orden funcionó una vez más.

74. Pero, la tarea debía ser realizada de todos modos. La ARMADA, disponía solamente de una aeronave de origen brasilero y un par de aviones NEPTUNE de muy escasa velocidad, excesiva antiguedad y frecuentes fallas que solamente volaron al principio

---

4. No tengo tiempo de buscar ahora pero en algún lado leí hasta el nombre de dos buques australianos o neozelandeses (creo que de este último) que se estaban ya aproximando en espera de su necesidad por parte del RU y declaraciones al respecto por parte de un almirante americano en actividad. Con la salvedad de que no los tripularían norteamericanos. Si les proveyeron reabastecedores y armamento parece lógico que así estuviera previsto. Por otro lado es coherente con el ejercicio de poder habitual en las grandes potencias mundiales, aunque más no sea en pos de un orden que podía ser desequilibrado. Más de una vez comenté y escuché decir: "Cuanto antes termine esto, mejor, es posible que a la FA le quede algún avión y algún piloto. Se están acabando y el fin era previsible desde un principio. No sé que quiere y cree GALTIERI. Es estúpido creer que la guarnición puede resistir gran cosa. No entiende nada.

CS-1-189

de las operaciones. Por ello, se debió acudir a los "HERCULES" C-130 y al B 707, que tan solo disponían de sus radares meteorológicos, con los que prácticamente debieron confirmar las detecciones en forma visual, con elevadísimo riesgo. En los hechos, presentaron, inermes, un super expuesto blanco a entera disposición del criterio del Comandante de la formación naval sobrevolada. El B 707 escapó milagrosamente de varios misiles, en medio del ATLANTICO, a la altura de las costas del Sur del BRASIL y un C-130 fué abatido por aviones SEA HARRIER, cerca de las MALVINAS, al Norte del estrecho SAN CARLOS.[5]

75. Contra un adversario tecnológicamente tan avanzado, sería necesario disponer de algún aviso que advirtiera al piloto sobre la presencia de radares en el éter que lo pudiese estar iluminando; ello le permitiría realizar las maniobras evasivas indispensables para evitar los misiles que, seguramente serían lanzados en su búsqueda. Como ningún avión de la FA disponía de tales equipos, habría que obtenerlos o prever los procedimientos adecuados para reducir la probabilidad de pérdidas seguras. Otros medios, como equipamiento para el lanzado de chaffs (para saturar las pantallas de los radares) y lanzadores de bengalas (para atraer a los misiles con detección infrarroja), fueron adquiridos en parte, y construidos, en su mayoría, por la industria local.

76. Asismismo era necesario, dada la baja temperatura de las aguas en el ATLANTICO SUR, la provisión de trajes antiexposición para las tripulaciones que deberían navegar largas horas y combatir en el medio aeromarítimo; sin ellos sólo podrían sobrevivir minutos, en caso de eyecciones. Estas vestimentas fueron adquiridas y provistas a las tripulaciones, a medida que se recibieron. Salvaron, efectivamente, muchas vidas.

---

[5]. En este caso, puede advertirse con absoluta claridad el porqué la autoridad política debe adelantar a sus fuerzas armadas, sobre posibles conflictos que, con su accionar en pos de intereses nacionales, puede desencadenar, al interferir con los intereses de otras naciones. Para que esos posibles conflictos no tengan ninguna probabilidad de ocurrencia, la Nación debe carecer de intereses políticos, económicos, sociales o territoriales y, además, ninguna otra nación, al procurar los suyos, molestará a los argentinos. La FA, tuvo que pagar el precio de la improvisación: Primero, por estarle vedado desarrollar medios aptos para una tarea que es evidente deberá asumir, si peligra un interés nacional; segundo, por la imprudencia política de la Junta al imaginar una no reacción por parte del RU, sin medir las posibles consecuencias, en forma acertada.

CS-1-190

RELATO

TEN. CODRINGTON

B.A.M. CÓNDOR

CODRINGTON

CS-1-191

RELATO

TENIENTE CONDRI

C5|1K

INFORME DE EXPERIENCIA EN CONFLICTO DEL ATLANTICO SUR

REALIZADO POR EL: Teniente D Carlos Andrés CODRINGTON (E Air 3713)

1. A fines de Marzo de 1982, el Escuadrón I A4C despliega a la Base Aérea Rio Gallegos, cumpliendo los despliegues rutinarios a ésta Base.

2. Se comenzó con el entrenamiento normal de los vuelos previstos y el día 01 de Abril se suspendió el Plan de Vuelo previsto y se cumplió alarma a 3 minutos en lós aviones con misiles Shaffir en cabecera de pista, hasta ese momento las tripulaciones apuntaban sus objetivos hacia Chile, solo por no concientizar a las mismas de la situación existente.

3. Recien éste mismo día a la noche, el Escuadrón A4C desplegado con un reducido porcentaje de personal, recibe la noticia oficial que el objetivo eran las Islas Malvinas.

4. Se mantuvieron las tripulaciones de alerta a 3 minutos y el día 03 de Abril despega por primera vez una Escuadrilla de A4C con rumbo a las Islas Malvinas en una misión de reconocimiento de las mismas, comprobación de las distintas configuraciones del Sistema de Armas y debíamos hacer pasajes por Puerto Argentino, alentar el espíritu del personal militar y asentar presencia en las mismas.

5. El día 14 de Abril, el reducido contingente desplegado en Rio Gallegos, desplegamos a la Base natural de despliegue del Sistema de Armas A4C Base Aérea San Julián, entonces Aeródromo San Julián.

6. A partir de esa fecha hasta el 28 de Abril las tripulaciones se adiestraban en el combate aeromarítimo, ya que ese tipo de operación, ningún piloto de la Fuerza Aérea lo conocía o tenía idea como hacerlo, tanto es así que antes de llegar el Asesor Naval, nuestras tácticas eran atacar con ángulos de 50°/60° de picada y con mucha altura, que se nos cambió totalmente cuando empezamos a tener charlas de Operaciones Aeromarítimas.

7. Tal desconocimiento en la teoría, es de imaginar el desconocimiento en la práctica, a todos los niveles del Escuadrón.

8. Día 28 de Abril, despega una Sección a la madrugada rumbo a Malvinas y avista a la flota inglesa a solo 100 millas de las Islas, donde desde entonces se suspenden los vuelos hasta el día 01 de Mayo, que las Fuerzas Británicas atacan a Puerto Argentino.

9. Hasta aquí el Comandante de la FAS, en una reunión con el Escuadrón A4C y Dagger desplegados en San Julián nos pone en conocimiento de la situación táctica y explica a las tripulaciones que la misión de la Fuerza Aérea y de éstos Escuadrones eran Interdicción y Apoyo de Fuego Aéreo Directo y eventualmente algún ataque a navios muy cerca de la costa y solitarios (piquetes de radar) por la alta probabilidad de derribo que existía.

10. Objetivo que no se mantuvo demostrado en las órdenes fragmentarias que se recibian.

///

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO DE OPERACIONES AEREAS
III BRIGADA AEREA

RECONQUISTA
29 ENE 80
Nº 04

ORDEN DEL DIA "RESERVADA"

BAJA DE PERSONAL MILITAR SUBALTERNO.

1. Por Disposición Nro. 16 (Jefe I Personal) de fecha 17 de enero de 1980 (Mje.400 Gho 221025-Ene-80 BUEFEPM) a sido dado la Baja en forma obligatoria el siguiente Personal Militar Subalterno de ésta Unidad:

Cabo Humberto Antonio BOBARINI (Sdf 16052)
Cabo Rubén Dario BONETTI (Fot 16222)

SITUACION DE REVISTA DE PERSONAL MILITAR SUBALTERNO.

2. Por Disposición Nro. 24/80 de fecha 22 Ene 80(Mje.456 Gho 2[illegible]415- Ene-80 de BUEFEPM), Cabo Dino Osvaldo CRESPI (Sist 18102) pasar a revistar en situación de Pasiva (Art 38 Inc 3 Apart B) de la Ley 19.101 para el Personal Militar) a partir día 21 Dic 1979.

COMISIONES.

3. Se adjuntan 26 (veinticeis) planillas autorizadas.

DISTRIBUIDOR.
"B"

Comodoro OSVALDO AMERICO FABRISSIN
Jefe III Brigada Aérea "Acc"

281 - V - 52

BAM CONDOR
INF. TEN. CODRINGTON
SJU

///

11. Asimismo un alto porcentaje de las tripulaciones cumplieron sin lugar a dudas las misiones ordenadas por la FAS, gracias al alto espíritu combativo y fervor de defender a la Patria.

12. Expongo un alto porcentaje porque no todos los hicieron con la valentía, que se debe destacar un piloto argentino.

13. El día 01 de Mayo el Escuadrón recibío un número alto de misiones que todas se cumplieron en un desorden total desde la planificación hasta en la designación de blancos por parte del radar Malvinas.

14. En éstas misiones se cumplió cobertura con misiles A/A Shaffir y de Apoyo Aéreo con bombas, en que todas éstas misiones iban a órdenes del radar Malvinas, sin tener objetivos designados, lo cual trajo una profunda confución entre el radar y las tripulaciones.

15. Día 09 de Mayo con una meteorología muy mala, se cumplieron misiones en que todas las Escuadrillas regresaron sin llegar al blanco y la Sección integrada por el Ten CASCO y el Ten FARIAS se pierden, por estar volando a 30/50 pies con muy mala visibilidad y con 50 pies de techo, éstos datos lo recibió el Oficial retrasmisor en vuelo.

16. Hasta el día 20 de Mayo las tripulaciones del Escuadrón A4C volaron sin traje antiesposición, lo que hacia que no se podia eyectar en el mar si se quería sobrevivir.

17. A partir del día 19 de Mayo el Escuadrón Cumplió con todas las misiones y todos los días, hacia el objetivo de Puerto San Carlos, y toda nave inglesa que anduviese por ahí, sin importar si estaba sola o en medio del mar, como así tampoco se enfrentó un Harrier, cosa que hizo tener tantos derribos aéreos por parte de los ingleses.

18. Con estó destaco que el objetivo propuesto por el Comandante de la FAS a las tripulaciones, no se estaban cumpliendo, lo que hacía vivir un clima de total desconcierto y desconfianza.

19. En las misiones a Puerto San Carlos en el Escuadrón murieron el Cap GARCIA, 1er Ten MANZZOTI, Ten LOPEZ, Ten BONO y se eyecta el Ten LUCERO en la Bahía del Puerto San Carlos.

20. Día 29 de Mayo se ordena al Escuadrón cumplir una órden fragmentaria secreta y el día 30 de Mayo se cumple el ataque al Portaviones Invencible donde caen en combate el 1er Ten VAZQUEZ y el 1er Ten CASTILLO.

21. Día 09 de Junio se cumplieron misiones a Bahía Agradable donde una Escuadrilla pasa sobre el blanco y no hace ningun daño por llevar bombas BRP con espoletas SSQ, éstas no se armaron y ninguna explotó.

22. Las misiones aéreas se siguieron cumpliendo hasta la rendición de Puerto Argentino.

23. Se replegó a la IV Brigada Aérea el día 26 de Junio y desde ese momento, comienza una etapa diferente y conflictiva en la Fuerza Aérea.

CONCLUSIONES

24. No toda la Fuerza Aérea estaba en guerra, solo parte de ella, y esto hizo, que en muchas ocaciones se tomasen decisiones no apuntadas a la misión que cumplia la Fuerza, como no proveer los trajes antiesposición, o los cascos nuevos ///

ANEXO A LA ORDEN RESERVADA NRO. 04 DE FECHA 29 ENE 80

BAJA DE PERSONAL MILITAR SUBALTERNO

1. Dése de baja del efectivo de la Unidad con anterioridad al día 29 Ene 80 al Cabo Rubén Antonio PARODI (Mecaeron - 17348), por haber cometido deserción calificada (Artículo 720 inciso 6º del Código de Justicia Militar - LA 6).

DISTRIBUIDOR

" B "

Brigadier ALFREDO RAMON BERASTEGUI
Jefe III Brigada Aérea

CS-4-183

DIARIOS DE GUERRA

INFORME DE LO OCURRIDO EL DIA 1-MAYO-82

El ataque a MLV comenzo a las 0440 hs cuando una seccion de aviones Sea Harriers efectuando una pasada, bombardearon la zona del aerodromo MLV. En dicha accion no se produjeron daños materiales importantes ni tampoco se produjeron victimas.
Aproximadamnte a las 0815 hs la aviacion britanica volvio sobre el mismo objetivo. En esta ocacion ataco una escuadrilla integrada por cuatro aviones ocasionando graves daños en la pista en la zona adyacente.
Al mismo tiempo que atacaban MLV, otra escuadrilla enemiga integrada por tres aviones Harrier bombardeó el aeródromo de DRW, sin causar graves daños.
En casi todos los casos en que se enviaron escuadrillas de aviones de la FAA a fin de contrarestar el ataque, las mismas fueron interceptadas por otrs enemigas 100 Mn antes de la zona de combate, segun lo informado pos el CIC MLV y por las tripulaciones de combate que intervinieron.
Meteorologia en zona MLV ese dia- 7/8 STRATIFORME
Por lo informado de ICIA MLV, siendo aproximadamente las 1645 hs, la zona de Puerto Argentino comenzó a recibir intenso fuego de artilleria naval cal. 4.5" con municion antiaérea. Dicho ataque fue contrarrestado por la aciôn de la FAA.
Al concluir el dia las bajas enemigas eran las siguientes:

2 Fragatas averiadas
1 PAL posiblemente averiado
2 aviones Sea Harrier derribados
1 avion Sea Harrier averiado
1 helicoptero averiado

INFORME DE LO OCURRIDO EL DIA 4-MAYO- 82

Segun lo informado por ICIA MLV siendo aproximadamete las 0530 hs aviones de la armada Britanica bombardearon la cabecera 08 del Aérodromo MLV, efectuando una sola pasada sin ocasionar daños en la zona.
El mismo dia, siendo las 1315 hs, una escuadrilla de tres aviones Sea Harrier atacaron el aerodromo de DRW (VER PARTE ICIA Nº 9 DE MLV DEL 06-MAY-82

CS-1-194

Corresponde: Informe Ten. CODRINGTON
BAM "CONDOR"

en carpeta 19/20 MAY.

21. Día 09 de Junio se cumplieron misiones a Bahía Agradable donde una Escuadrilla pasa sobre el blanco y no hace ningún daño por llevar bombas BRP con espoletas SSQ, éstas no se armaron y ninguna explotó.

22. Las misiones aéreas se siguieron cumpliendo hasta la rendición de Puerto Argentino.

CG-1-195

BRIG. MY (R)

CARLOS CORINO

CORINO

CS-1-196

NUMERO

C5/1L

ASUNTO: SECTOR DE DEFENSA AEREA RIO GRANDE (SDAGRA)

SINTESIS HISTORICA

1. La información completa del SDAGRA fue oportunamente elevada al Comando Aéreo de Defensa y consta de los siguientes documentos:

1°) Síntesis del Jefe del Sector .

2°) Cumplimiento de la guía para el informe final (FAS) por parte de los integrantes del sector.

3°) Diario de guerra (J Sector).

4°) Organización de la Defensa Aérea (VCom. ROMAN).

5°) La FAA en el conflicto Malvinas (J Sector).

6°) Rendición de cuentas GRA (oficial contable).

2. Si bien el Comando de la FAS lo trató como una BASE, lo cierto es que funcionó desde su creación (8/ABR/82) como verdadero Sector de Defensa Aérea, alojado en una BASE AERONAVAL. Del Jefe del Sector, que aglutinó a todo el personal de la FAA en Río Grande (incluidos CORAER y LADE) dependieron:

1°) Una plana mayor: constituída por A-1 y A-2, (oficiales subalternos no especialistas); A-3, oficial jefe de turno del CIC; A-4 que recien llegó el 09/ MAY (hasta entonces se desempeñó SPF el JEscdrn M-V) y A-5 (comunicaciones) se desempeñó SPF el Jefe del Radar Móvil.

2°) Elementos de Apoyo Operativo: Radar Móvil (FAA) y AAa conjunta (15 piezas BOFORS 40 de ARA; 9 piezas de 20 mm con radar ELTA de FAA, (a partir del 26/ABR/82) y 4 piezas de 30 mm del EA.

3°) Elementos Operativos: Escuadrón M-V (8 aviones) y Escuadrilla de Exploración, Reconocimiento y Guiado (3 Lear Jet).

3. Las relaciones con la BASE fueron profesionales y corteses, con la tensión natural derivada de la tradicional rivalidad interfuerzas. La integración con los pilotos de A4-Q fue excelente ; los de SUE se manifestaron más distantes, excepto cuando la operación conjunta "INVENCIBLE"; costó integrar la AAa de ARA, no así la del EA; la relación CIC-COC no fue sencilla, por mutuas desconfianza en cuanto compartir información, especialmente respecto a ubicación de los movimientos navales propios.

4. No es de extrañar esta desconfianza /rivalidad interservicios, por cuanto también existió tensión en la relación SDAGRA/ CFAS, en especial por tres motivos:

CS-1-197

1°) Tendencia de algunos integrantes del EM FAS a pasar por sobre la autoridad del JSDAGRA.

2°) Desconfianza en el CFAS respecto al asesoramiento de los oficiales de enlace de ARA.

3°) Excesivo número de interlocutores en el CFAS que, a pesar de sus buenas intenciones, perturbaron la claridad, celeridad y eficacia comunicacional.

5. De la Jefatura del Sector hubo una dependencia fluctuante entre 138 y 250 personas a lo largo del período 08-Abr-82/23 Jun-82. Se mencionan tres conductas negativas que dieron lugar al relevo de un oficial subalterno y dos suboficiales superiores. Como contrapartida se destaca el extraordinario desempeño del S.A. MIRANDA, armero de M-V que desactivó:

1°) La bomba en el FORMOSA (03/MAY).

2°) Las bombas del A4-Q del Capitán (ARA) ZUBIZARRETA (23/May).

3°) La espoleta de M-V accidentalmente activada en plataforma (13/Jun).

6. Merece especial mención el apoyo logístico recibido en calidad y oportunidad del CAE/COA, por ejemplo: envío de placas metálicas y contratación de TECHINT para construir 136 m de pista y 1200m2 de plataforma.

7. Las deficiencias fundamentales fueron: comunicaciones propias, inteligencia de combate y coordinación CIC/COC. El desempeño del personal del Sector (con exclusión de los casos mensionados en párrafo 5.) fue un testimonio de profesionalidad y coraje. Los tres Jefes que se desempeñaron en el CIC (Mayores LUPIAÑEZ, OTERO y MOUESCA) lo hicieron con gran motivación y espíritu de servicio. No obstante la desconfianza entre ambos organismos de información y control no facilitó la operación y control en el aire.

8. Se realizaron 68 salidas de combate con M-V y 67 con LJ (aviones de dotación). También 4 salidas de A4-C y 3 de MK-62 (ataque al Invincible y Georgias, respectivamente). Se perdieron 5 M-V y 2 A4-C.

9. Las experiencias más importantes del JSDAGRA(además de las Reflexiones Finales-Título III -Párrafos 47 y 48 del informe final);

1°) Tanto cuanto se insista en la "niebla de la guerra" en la educación del soldado, será poco mientras no tenga experiencia de combate. La duda, el azar, la incertidumbre, la desconfianza, el error, el engaño, la grandeza humana y, porqué no, las miserabilidades... impactan la mente y el alma del combatiente cuando suena el clarín.

2°) La técnica y la táctica siempre tendrán un lugar capital en la batalla. Cada vez más requerirán estudio, investigación y aplicación sistemática y permanente. Sin embargo, cada vez más habrá que cuidar de la ESTRATEGIA como asignatura esencial en la educación de los conductores. A la acción hay que llegar con ideas muy discutidas y decantadas desde la paz y opciones hechas con tiempo (especialmente en términos de MORAL, EFICACIA y EFICIENCIA). La guerra solo vale como opción si no queda otro recurso político y si la paz posterior es mejor que la paz de antes.

3°) Sentí "bronca" cuando unos pocos llorábamos pérdidas irrecuperables y la mayoría de los argentinos vibraban al son del campeonato de fútbol y otros " sepulcros blanqueados " se regocijaban con la visita Papal. Sentí como sí mi Patria fuera de pocos... a pesar de que una burda campaña de acción psicológica quiso mostrar lo contrario .

4°) Tuve el honor de comandar un puñado de verdaderos soldados. Preguntaron y discutieron lo necesario; obedecieron lo suficiente; lo dieron todo... .

Luna ?

10. Por fin, mi homenaje a "los míos" que demostraron no ser perjuros: ARDILES, BEAN, BERNHARDT, VOLPONI, VAZQUEZ, CASTILLO.

Buenos Aires, 20 de Febrero de 1998

Carlos E. CORINO
Brig. May.(R)

ANEXOS: Duplicados de los seis documentos que figuran en párrafo 1

AL DIRECTOR DE ASUNTOS HISTORICOS
COM (R) D. RICARDO L. QUELLET
Atención: Brigadier (R) Knud E. ANDREASEN
S / D

CS-1-198

SECTOR DE DEFENSA AEREA RIO GRANDE (SDAGRA)

BAM GRA.

El día 7 ABR 1982 ~~[illegible]~~ el Cte Aéreo de Defensa ordenó al Jefe de la VIII Br Ae Com D. Carlos Enrique Corino constituirse en Jefe del Sector de Defensa Aérea Río Grande (JSDAGRA).

Simultáneamente se habían creado los Sectores de Defensa Aérea Comodoro Rivadavia, Río Gallegos y Malvinas.

Si bien al SDAGRA el Comando de la FAS lo trató como una BAM lo cierto es que funcionó desde su creación (8 ABR 1982) como un verdadero Sector de Defensa Aérea alojado ~~al igual~~ en una Base Aeronaval. El Jefe del Sector, ~~que~~ aglutinó a todo el personal de la FAS alojado en Río Grande (incluidos el personal del Comando de Regiones Aéreas (CORBER) y de Líneas Aéreas del Estado (LADE) ~~dependieron~~ Además, de él dependieron:

1.
2.
3.

↓

Copiar todo

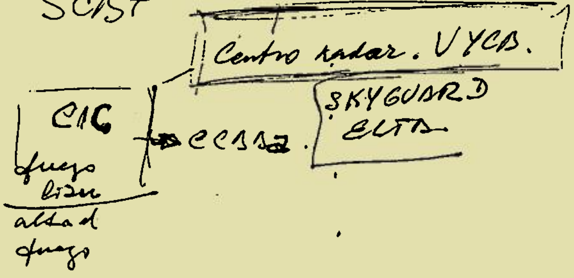
TPS 45

~~ART~~ 43/44

~~APP~~

MIRA

MIB



25-1-99

RELATO
VCOM. SAÚL COSTA
B.A.M. CÓNDOR

COSTA

CS-1-200

BAM CONDOR
INF. Vc. [illegible]

C5/1LL

INFORME CRONOLOGICO DE LOS HECHOS SUCEDIDOS EN EL TEATRO DE OPERACIONES SUR.

El día 08 de Abril desplegué al mando de una Ella de IA-58 para SCZ. El vuelo se realizó en versión ALFA con escala en TRC.
Por orden del Comando se aterrizó en CRV a fin de recibir instrucciones del Comandante de la F.A.S.
En la reunión, se expuso las Operaciones previstas por la F.A.S., cerrando las exposiciones el Com. JULIA.
Al día siguiente se despegó para SCZ arribando sin novedad.
Como Jefe de la B.A.M. SCZ se desempeñó el Com. GIAMPAOLETTI, como Jefe de Operaciones el Vcom. SCIOLA, Jefe del Escuadrón Aéreo el suscripto, Jefe del Escuadrón Técnico el Vcom. OVIDI y del Escuadrón Base el My. SAMBUELLI.
Durante los primeros días se realizaron ejercicios de tiro sobre la ribera norte de la ría, a fin de poner en condiciones el armamento, sobre todo cañones y cohetes los que presentaban serias deficiencias. Juntamente con ésta evaluación se hicieron navegaciones de entrenamiento sobre el Mar a fin de capacitar al personal en este tipo de experiencia.
Durante ese tiempo la Unidad recibió numerosas órdenes, una de las cuales consistió en desplegar a la B.A.M. de redespliegue Cte. PIEDRABUENA, ante un posible ataque Inglés. El mismo se planificó nocturno y en condiciones IMC; lo riesgoso de la operación, persuadió para su cancelación.
Personal del Escuadrón fué desplegado a MLV en un F-28, por órden del Cdo de la FAS en ese momento se trasladaron el 1er Ten FASANI, Alf SASSONE, Ten MORALES y el Alf PONTECORVO integrantes de la Ella CHELCO.
El día 15 de Mayo de acuerdo a una O.F. de la FAS se ordenó a la Ella PUMA un reconocimiento ofensivo sobre las Islas, haciendolo una Sección sobre la Gran Malvina y la otra sobre la Soledad. Los aviones en versión ALFA fueron configurados con 4 coheteras LAU 61, cañones y ametralladoras. la Ella estaba integrada por el suscripto como Jefe de Ella, Jefe de sección el Cap MICHELOUD y numerales 2 y 4 respectivamente el Ten LEMA y el Alf DIAZ. Para el cruce fuimos guiados por un avión MITSUBISHI, realizandose un perfil de navegación que permitió acultarse de las vistas y el radar enemigo.
A la vista de las Islas, de acuerdo a lo ordenado, se dividió la Ella por Secciones realizándose la tarea encomendada sin encontrar aviones enemigos.
Aterrizados en DARWIN los aviones, "sin novedad", las tripulaciones se subordinaron al Jefe de la B.A.M. "CONDOR". La actividad transcurrió con todos los incidentes que me son imposible enumerar en forma cronológica. Durante los días previos a la invasión se realizaron obras para la defensa así como se improvisaron armas con coheteras de avión "Fuera de Servicio".

111

CS-1-201

BAM CONDOR
... Vc. SAUL E Costa

///

El día 21 de Mayo fueron derribados 2 aviones IA-58, el Cap BENITEZ y el My TOMBA, los que fueron recuperados, el primero por propios medios y el segundo por el Escuadrón de Búsqueda y Rescate. El 26 de Mayo se replegaron todas las Unidades Aéreas, quedando una Ella en DARWIN. El suscripto, solicitó permanecer en la B.A.M., a la espera de medios aéreos, a fin de colaborar con la Jefatura para la defensa. El día 28 de Mayo en la mañana aproximadamente a las 03:00 se inicia el ataque a la B.A.M. "CONDOR" con fuego de Artillería Naval. Cuando comenzo a aclarar se supo por las comunicaciones del desembarco en San Carlos de los Ingleses.

28 may Desde la B.A.M. se montó la defensa solicitando apoyo aéreo el cual fue brindado por aviones IA-58 y Machi de Marina. Gracias a ello, y al esfuerzo denodado de la defensa se logró detener la primera oleada. Pasado el mediodía continuaron con la ofensiva, aproximándose a unos 4 Km de la localidad.

28 La actuación que le cupo al cañón de 35 mm A.A. instalado en el extremo de la Península fue muy importante pues permitió mantener a distancia a los efectivos terrestres y aéreos enemigos. Cuando cayó la noche, 28-may se adoptaron en el pueblo para asegurar la defensa ante un posible ataque. Dado lo difícil de la situación el Jefe de la B.A.M. "CONDOR" se comunicó con Puerto Argentino, solicitando apoyo; por ésta razón mediante helicópteros que se posaron unos 10 Km al W de la B.A.M. arribaron en cantidad aproximadamente de 120 soldados y armamentos. Estos efectivos lograron burlar el cerco Inglés y arribaron a la B.A.M. de noche. Ante lo difícil de la situación, el Jefe de la B.A.M. reunió a los Oficiales más antiguos solicitándole su opinión. De los criterios sustentados por la mayoría surgió la conveniencia de la Capitulación. En la mañana siguiente el Personal formado entregó las armas las que quedaron apiladas al final de la formación.

Luego de éstos sucesos se autorizó al Personal a retirar sus elementos personales y se procedió a reunirlos en los corrales que había en el Pueblo.

En ese lugar permanecimos aproximadamente 10 días hasta que fuimos trasladados en un Helicóptero Inglés a San Carlos y alojados en un Frigorífico desocupado. Luego de permanecer en este lugar unos 12 días más, fuimos embarcados en un barco de pasajeros para ser repatriados vía Montevideo.

Cumpliendo un requerimiento del Comandante de las Fuerzas Inglesas en el lugar, el Jefe de la Ex-B.A.M. "CONDOR", le ordenó al suscripto permaneciera en el lugar a fin de permitir establecer un enlace entre las Fuerza Inglesas y las Tropas de Puerto Argentino.

A partir de ese momento el suscripto quedó alojado en calidad de prisionero con dos hombres como custodia en diferentes barcos de la flota, a los que fue trasladado.

De los intentos de enlace que fueron aproximadamente 4, utilizando la frecuencia del Servicio Médico qu se presta por el ETER a los habitantes de la Isla, no surgió ningún resultado positivo.

///

CS-1-202

BAM CONDOR
inf. de Costa

///

Luego de la caída de Puerto Argentino el suscripto fue incorporado al resto del contingente de prisioneros, siendo trasladado nuevamente a tierra y alojado en las cámaras frigoríficas antes mencionadas.

Luego de permanecer en éste lugar por un tiempo estimado de 20 días, fuimos nuevamente embarcados en un barco de transporte de pasajeros. En éste lugar se permaneció unos 10 días, tiempo en el que se puso proa a Puerto Madryn, donde se arribó el día 14 de Julio en el Barco Saint Edmund.

El análisis o las conclusiones a las que luego del análisis se podrían arribar son de múltiples aspectos.

El suscripto en razón de no poseer la totalidad de los elementos de juicio considera improcedente emitir opinión.

Lo que considera conveniente y entiende que se há hecho en forma muy parcial es la realización de ceminarios donde se expresen experiencias y opiniones a la luz de los relatos e informes de todo el personal que tubo directa participación en el conflicto.-

Vicecomodoro SAUL EDGARDO COSTA
(E Air. 1733)

CS-1-203

DONADILLE

CS-1-204

LJ-35
LEARJET

DE : JEFATURA-REGION AEREA NOROESTE   NO. DE TEL : 0351+4341478 4756444 26 ABR. 1999 03:18PM P1

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO DE REGIONES AEREAS
REGION AEREA NOROESTE

CS|1M

FAX

CLASIFICACION		
S	C	P
PRECEDENCIA		
URGENTE		RUTINA

Nº 476 / 99 **FECHA:** 26/ABR/99 **HORA:** **FOLIOS:** 02 (dos) **DE:** 02 (dos)

PROMOTOR : JEFE DE LA REGIÓN AÉREA NOROESTE **FAX :** 0351-4341478

EJECUTIVO : Com. (R) Ricardo Luis KELLET
VIAMONTE Nro. 153 Cap. Fed. **FAX :** 011-45144268

INFORMATIVO : — **FAX :** —

TEXTO :

Sr. Comodoro:

Según lo coordinado telefónicamente, aquí le envío un resumen de lo acontecido (en mi caso) el 1º/May/82.
Si precisa algún dato más hágamelo saber.
Un saludo

ESTACION DE COMUNICACIONES



Brigadier GUILLERMO ADOLFO DONADILLE
JEFE REGION AEREA NOROESTE

FIRMA
SELLO

CS-10203

1 de MAYO de 1982

RESUMEN ACTIVIDAD SEC.FORTIN (Cap. Donadille // 1er.Ten. Senn)

- Hora despegue (aprox.): 15:30 local
- Fortín 1: M5 Dagger C-403 (Cap. Donadille)
- Versión y configración: 2 shafrir // 250 proy. de 30 mm – 2 tanq. 1300 lts.
- Tarea: escolta aérea de la Ella Torno (ataque a objetivos navales)
- Base de Oper.: San Julían

Resumen de lo acontecido

Despegada en primer término la Ella Torno (tres M5D), a continuación lo realiza la Sec. Fortín, sobre el mar el guía ordena comprobar cañones en donde el No. 2 no tiene novedad, en cambio resulta inefectuoso los intentos del 1, no obstante este decide continuar con la misión, particularmente debido a que la Torno ya estaba en vuelo y por otra parte no era conveniente que el Fortín 2 prosiga solo, dado que en un punto de la trayectoria los Tornos adoptarían vuelo bajo mientras que los Fortines debían quedar en altura efectuando espera ante cualquier eventualidad.

Ya sobre las islas (aproximadamente sobre el estrecho de San Carlos) y en circuito de patrulla o cobertura aérea a unos 25.000 pies de altitud, se produce el ataque de los Tornos a los tres navíos que en ese momento (aprox. 16:30 hs.) cañoneaban la BAM MLV.

Posterior al ataque, los tres Tornos inician el ascenso con rumbo de retorno, ocasión en que son amenazados por una trayectoria de interceptación de aviones Sea Harrier. El radar de Pto.Argentino alerta de esto a los Tornos, y dado que los mismos no estaban a la vista entre ellos posterior al ataque, el No 1 (Cap. Dimeglio) decide continuar en vuelo rasante por un tramo a efectos de anular la detección inglesa, el No.3 (1er.Ten Roman) eyecta los tanques y asciende a 40.000 pies, no obstante el No.2 (Ten Aguirre Faget) con – problemas en el VHF no recibe el aviso de alerta y continúa con rumbo al continente a unos 25.000 pies de altitud.

Los aviones ingleses se dirigen de inmediato hacia este último, y es en esa circuntancia que se indica a la Sec. Fortín a su vez iniciar la trayectoria de interceptación de los Sea Harrier.

De inmeeciato se eyectan tanque externos y se acelera hasta 1.4 de mach suiguiéndose los rumbos que ordena el radar propio.

Se da así un tren de convergencia: los ingleses sobre el Torno 2 y los Fortines sobre los ingleses, con la particularidad de que el Fortín 1 no tenía los cañones en servicio y grandes dudas de si se estaría en capacidad de disparar los

CS-1-206

misiles AA, no solo porque el problema de los cañones podría ser aleatorio para este último armamento, sino también debido a que sendos autodirectores de los Shafrir estaban enganchados en el sol dado, el último rumbo de interceptación recibido.

No obstante este aspecto no lo sabían los británicos,así que cuando se vieron en posición comprometida por la proximidad de los Dagger, efectuaron el escape en un bruzco descenso hacia el mar y rumbo hacia la flota.

El resto del vuelo continuó sin contratiempos, arribando a SJU con mínimo combustible pero sin novedad y habiendo cumplido cada una de las formaciones con la tarea impuesta.

Brig. Guillermo A. Donadille

CS-1-207

EGURZA ROA

CS-1-208

APELLIDO Y NOMBRE

Fleet del Centro Universitario de Amo

C5/1N

INFORME DE LA

R O A

Alférez EGURZA

Estamp.

CS - 1 - 209

Ros civiles.

19 DBR _ Lalen

20/21 Le inst. on MCV

INFORME DE LA ROA
(ALF. EGURZA)

Durante quince días compartí una ardua tarea con un soldado en un pequeño puesto de observación cuyo indicativo era, ROCA, ubicado en una saliente sobre la costa, muy cerca del Estrecho San Carlos. Zona muy húmeda, al punto que todo nuestro equipo: armas, municiones, vestimenta y hasta la misma carpa, se humedecían. El rocío de las noches nos obligaba a resguardarnos en la carpa, cuyas ventanas y puertas debían permanecer abiertas para poder mantener la vigilancia. Durante el día, debíamos secar el calzado y la ropa ya que el frío se hacía sentir con más rigor.

Una vez al día, desarmábamos el armamento y lo limpiabamos cuidadosamente pues el óxido, avanzaba rápidamente por ellos. Periodicamente, un Bell nos aprovisionaba de alimentos y el agua la obteníamos de una pequeña vertiente en medio de unas rocas.

Nuestra misión era la de informar los movimientos enemigos y dar alerta temprana a la Base del ataque de los bandidos (SEA HARRIER); ésto implicaba pasar desapercibidos, observando todo cuanto aconteSía para luego transmitirlo. Debíamos evitar a toda costa, el entrar en combate ya que de ser capturados o muertos, la información se perdería; salvo claro está, en casos de extrema necesidad.

Vivíamos en tensión permanente, con todos los sentidos puestos en los posibles movimientos. Quince kilométros, nos separaban de la Base. Distancia más que suficiente para no poder recibir apoyo en caso de necesitarlo de inmediato, debido a la oscuridad total reinante ya que los ataques a estos puestos siempre fueron nocturnos y nuestros helicópteros no podían volar a ciegas, por no poseer equipos apropiados para tales casos. Nos comunicábamos con la central por medio de unos pequeños equipos de mano, que para economizar carga, eran prendidos únicamente en el momento de la transmición. La misma, se realizaba sistemáticamente, pasando los cinco minutos de cada hora par, cuando no había novedad alguna; mientras que de lo contrario, lo hacíamos al instante.

En el transcurso de una noche muy fría, al encender el equipo para comunicarme con la Base, escuché que un puesto vecino (HIENA), informa que un helicóptero acababa de pasar cerca de ellos. Después de dar varias vueltas a su alrededor descendió, no pudiendo comprobarse si había dejado a alguna persona. La alerta roja estaba en marcha por lo cual, después de escuchar el informe anteriormente mencionado, quedé muy atento en aquella dirección. Al cabo de tres horas, comienzo a ver un surtido fuego de fusi-

CS-1-210

les sobre el puesto vecino.Era indudable que había sido descubierto; las transmisiones de éste cesaron y se perdió contacto. Nuestra preocupación iba em aumento,existía una pregunta:¿qué suerte habrían corrido?;y no teníamos la respuesta.Minutos más tarde,comienzan a encenderse bengalas en el cielo,acompañadas de un montón de disparos que se cruzaban.Eran evidentemente,dos comandos y esta vez,se encontraban muy cerca de nuestra posición.Por lo cual,decido replegar unos trecientos metros del lugar donde nos encontrábamos ya que por encontrarse sobre una elevación,podría ser descubierto.El combate se acercaba lentamente,en forma constante e inexorable hacia nuestra posición.En esos momentos me comunico con la Base y pido que informen al Comando que se encontraba en combate,de nuestra presencia;con el fin de evitar ser batidos por propia tropa.De pronto,todo cesa,no se veían más disparos entrecruzándose en el cielo,todo volvía a ser silencioso.Decido que permanezcamos en dicha posición en espera de los acontecimientos.En las dos horas siguientes no se quebró el silencio ni pudimos observar movimiento alguno.Volvemos lentamente a nuestra posición original pero a mitad de camino,una bengala ilumuna el terreno,estaba sobre nuestras cabezas.La reacción fue instintiva,ponernos a cubierto.El problema era dónde ya que no había ningún lugar apropiado,todo era llano.Los disparos comienzan,nos pasan cerca.La orden fue:"a tierra";el soldado la interpretó al instante.El fuego continuaba y en ese momento comienzo a sentir pasos a unos doce o quince metros a mi derecha.Entonces comprendí que esos disparos iban dirigidos a ellos.Nueve hombres se encontraban en retirada,un comando los seguía de cerca.Nos quedamos inmóviles,no los veíamos ya que la noche era muy cerrada pero sus movimientos se escucharon claramente.Le indico al soldado que no haga ningún movimiento ni ruido que nos pudiera delatar.Se coloca a mi izquierda para prestarme apoyo,avanzo arrastrándome suavemente hacia adelante para poder divizarlos pero fue inútil,la oscuridad era total.

Nos comenzaron a rodear,la suerte estaba hechada,estábamos en desventaja pero teníamos que atacar.En esos momentos llevábamos varias horas a la intemperie y mojados por el rocío,el frío nos calaba los huesos y perdíamos sensibilidad.No podía empuñar bien mi fusil ya que tenía una mano congelada.Comienzp a disparar,el soldado se encontraba detrás mío en oblicuo;no podía disparar desde esa posición y prácticamente no se podía mover,estaba casi congelado.Sin embargo, debíamos resistir lo más que pudiéramos;el comando que venía en su persecución nos prestaría apoyo.

CS-1-211

Voy a resumir en pocas palabras lo ocurrido. Nunca tomamos contacto con el grupo comando que venía detrás. Al regresar a Base, después de unos días, nos enteramos que ningún grupo había salido a reprimir el ataque de ese comando enemigo. De lo ocurrido, se desprende, que los dos comandos descendieron esa noche, ambos con la misión de atacar nuestro puesto. El primero llegó a su objetivo, HIENA; el otro se perdió en la noche y comenzó a dar vueltas hasta que encontró al primero y se trabaron en combate. Los dos eran enemigos.

En el amanecer del siguiente día, habiendo quedado atrás ese pequeño incidente, a las 08:00hs., entre una pesada bruma que dificultaba la visibilidad alcanzo a vislumbrar un objeto en el horizonte . Parecía parte integrante del relieve geográfico, pero gracias a las largas horas de observación transcurridas en los trece días que llevábamos allí , nos habíamos grabado palmo a palmo los accidentes del terreno; lo que nos permitió detectar el objeto pero no presisar qué era. Comunicándolo en el acto, me solicitan nuevos datos. Debido a la escasa visibilidad no los puedo dar. Media hora más tarde, habiéndose leventado un poco la bruma, puedo distinguir un barco y con el transcurso del tiempo lo identifico, "era una fragata", a la cual se le suceden otras tres en los minutos siguientes. Comunico la novedad a la Base, quien procede a informar a Puerto Argentino y de allí al continente. Las fragatas avanzan en perfecta formación, cubriéndose continuamente entre sí; mientras una navegaba muy cerca de mi posición, dando cobertura a un barco que se encontraba detrás de una loma y al cual no lo podíamos ver. Sin embargo, su presencia era evidente ya que ésta había comenzado a disparar sus cañones hacia la Base. Lo hacían en series, entre las cuales se dejaba un lapso de aproximadamente tres minutos. Cada vez que comenzaba la serie, avisaba a la Base rápidamente ya que desde que se producía el disparo pasaban unos quince segundos hasta que se producía el impacto. Era el tiempo suficiente para que el personal que se encontraba desmontando un radar (claro objetivo enemigo), se pusiera a cubierto hasta que el número de impactos coincidiera con los informados por éste puesto. Para ello, usábamos un vocabulario previamente acordado; debido a que nuestras comunicaciones podrían ser interferidas por el enmigo. Así, "pepas" equivalían a disparos de cañones, "palas" a helicópteros, "bandidos" a los Harries, "tortugas" a los infantes y un sin fin más.

De una fragata, despegó un helicóptero el cual descendió dejando un honbre sobre la costa ubicada enfrete a mi posición, al otro

C.S-1-212

lado de la entrada del canal. Estaba a unos 2.800mtrs. aproximadamente, por lo cual no podíamos hacer nada ya que se encontraba fuera del alcance de nuestros fusiles. Comunicando la novedad a la Base y al cesar el fuego naval, despegaron de ésta, dos PUCARA con la misión de eliminar al hombre pues éste tenía como misión, reglar el tiro de los cañones del barco indicando a éste las correcciones a realizar ya que desde él no se podía observar la Base. En mitad del trayecto les disparan desde una casa, obteniendo el correspondiente contraataque por parte de los nuestros con cohetes que dan certeramente en la misma, haciéndola estallar. Posteriormente, un incendio originado por la explosión, termina por detruirla completamente. Al volar los PUCARA y mientras se reabastecían, salió un Bell en su búsqueda; pero para cuando éste llegó ya había sido retirado de allí por un helicóptero inglés.

Todos los movimientos eran informados a la Base y éstos a su vez eran analizados en el puesto de comando, del cual surgían las órdenes para la defensa. Nuestros aviones atacaron la flota, una y otra vez, hasta que a las 14.30hs. la fragata estalla envuelta en llamas. En ese momento, una alegría inmensa, que desbordaba todos los límites conocidos, nos invadió: Sólo atiné a decir por la radio: "una de nuestras gloriosas escuadrillas, acaba de darle a una fragata, se unde y el resto de la flota se retira a toda máquina". "Huyen del combate"; y a continuación, nos abrazamos. Creo que jamás experimenté una sensación igual. Nos unía un objetivo común y a su vez, grandioso : LA DEFENSA DE NUESTRA TIERRA ,un sentimiento puro por el cual todos trabajábamos como una gran familia, compartiendo alegrías y tristezas.

La fragata siguió en llamas, no podían controlar su rumbo; así navegaba a la deriba a la vez que se alejaba de la costa. Recién al otro día, a las 09:00hs., se undió de popa y media hora más tarde desapareció bajo la superficie para nunca jamás emerger.

Esa misma tarde a las 14:00hs., aparecieron los SEA KING, lanzando cargas de profundidad en el estrecho. La pperación se repetía una y otra vez. Empezaron a pasarnos muy cerca. Para evitar ser vistos, nos desplazamos unos 600 mtrs., cerca de una casa abandonada. Desde allí, seguíamos la observación. Después de sobrevolar la zona en forma detenida, se marcharon. Por lo tanto, volvemos a nuestra posición original. Al llegar a ella, aparece un SEA KING sobre nuestra vertical, nos dió tiempo apenas de correr unos metros y arrojarnos cuerpo a tierra con un equipo ligero debajo de nuestros cuerpos. Habíamos

CS-1-213

sido descubiertos,en ese momento nos habíamos quedado sin equipo transmisor.Ellos no tardarían mucho tiempo en regresar con grupos comandos. Desplazamos nuestra posición unos 2.000 mtrs. hacia una cadena montañosa.Lo previsible sucedió.Con nuestros prismáticos podíamos observar un comando que había descendido y estaba rastrillando la zona,no tardarían mucho en localizarnos puesto que por la configuración del terreno y su vegetación,se hace muy difícil ocultarse.

El helicóptero los guiaba desde el aire,se nos acercaban cada vez más,sólo quedaba comenzar el repliegue.No teníamos en ese momento comunicaciones,provisiones ni agua;así,sostener una posición era imposible.Tomada la desición de replegar,comenzamos a caminar rápaidamente pues,el helicóptero nos seguía los pasos,con el grupo comando por tierra.No poseíamos ni brújula ni cartas del terreno,sólo nos podíamos guiar por una huella pero a muy prudente distancia ya que era muy arriesgado hacerlo por ella.La noche se nos venía encima,a las 18:00 hs.,la oscuridad era total,la búsqueda se prolongó hasta las 17:30hs. seguimos caminando y perdimos la huella.No teníamos referencia pero había que ganar tiempo.Sabíamos que por la mañana nos volverían a buscar.Cada minuto que caminábamos aumentaba nuestra posibilidad de llegar. La noche era cerrada.Sumado a las dificultades del terreno,debido a sus irregularidades y a su vegetación,la falta de orientación;se nos hacía imposible seguir.Con unos pequeñas matas hicimos un leve parafeto ,que nos protegía comtra el viento quien hacía más insoportable el frio.Había alcanzado a escapar con una campera y una camiseta de invierno.Al pararnos,comnezamos a congelarnos,había que permanecer en movimiento ya que era lo único que nos podía salvar del frío.Decido continuar y de repente vemos reflejos de luces en el horizonte. Hacia ellas nos dirijimos,pensando que serían luces de vehículos de la Base.Era nuestra única guía pero se encontraba muy lejos de nosotros. Caminamos aproximadamente una hora y media más.Mi borseguí izquierdo,estaba casi inutilizado;el soldado que me acompañaba,se caía a cada rato.[Había que hacer noche,no quedaba otra salida]Nos acostamos en un pequeño pajonal que no nos alcanzaba a cubrir.Nos pusimos uno junto al otro y nos cubrimos con pasto.El frío no dejaba dormir ni siquiera descanzar,así la noche se hacía eterna,es como si el tiempo se hubiese detenido,como si la situación fuese cómoda,comenzó a llover;mientras tanto el frío disminuía pero al parar,la temperatura bajaría nuevamente y mojados había pocas posibilidades de llegar al amanecer.El congelamiento se avecinaba.Sólo Dios sabe cómo llegamos al amanecer ya que casi no nos podíamos mover.Lentamente nos fuimos poniendo en camino,estábamos desorientados,sólo al cabo de dos horas divisamos el radar que estaba colocado en una colina en Darwin y

CS-1-214

hacia allá nos dirijimos.Tuvimos que bordear una entrada del canal de aproximadamente dos kilómetros,hasta poder cruzarlo.Una hora después, nos encontramos con un grupo que se encontraba en un tractor,habian traído minas para colocar en la avanzada.Estábamos muy contentos y nos faltaban 4 o 5 km. más,entonces decidí ayudarlos a minar el campo y cuando finalmente concluyéramos con la tarea,nos iríamos juntos en el tractor.Llevábamos una hora minando,cuando por el sector pasó un vehiculo y nos acoplamos a él.Iba hacia la Base.A unos 1.000 mtrs. del lugar donde nos recogieron encontré un R.O.A. y automáticamente nos bajamos.Fue una alegría grande,muy grande el encontrarnos.Hacia veinte días que no nos veíamos,él había estado ocupando el puesto de HIENA que había sido atacado por primera vez días anteriores,y nosotros no habíamos tenido noticias de su suerte.En esos momentos se encontraba guiando el repliegue de ese mismo puesto que esta vez,estaba ocupado por un camarada con el cual veinti cinco horas después,compartiríamos otro puesto,denominado "MIKE 7".

En la Base estaban enterados del repliegue de HIENA pero carecían de información a cerca de nuestra suerte ya que habían pasado unas treinta y seis horas y no habian tenido noticias de este puesto;por lo que nos habían dado por"desaparecidos".

Recuerdo que al llegar a la Base y después de comentar lo sucedido con el R.O.A. de HIENA y observar los mapas;llegué a la conclusión de que las luces que hab'iamos visto la noche anterior ,habian sido los reflectores del grupo que fue a atacarlo.Hacia allí nos habíamos estado dirigiendo durante toda la noche.

También me comentó que había visto durante el atardecer cuando de un helicóptero coheteaban mi posición ,incendiándose ésta como consecuencia de la explosión.

ALFEREZ MARIO EDUARDO EGURZA

CS-1-215

Veinticinco horas después de haber llegado a la Base desde ROCA y HIENK, debíamos ir a reemplazar a dos R.O.A.S. civiles los cuales se encontraban sobre la costa del canal. Esta vez, iríamos dos oficiales con un soldado y el que se encontraba con los civiles se quedaría con nosotros.

(M7)

El 24 de mayo, el pala nos dejó en esa posición, la cual era muy buena para la observación; sin embargo, era de difícil defensa debido a su emplazamiento, por lo cual, escavamos tres posiciones para utilizarlas en tales casos. Los extremos serían ocupados por los fusileros, mientras que del medio partirían las granadas antitanque.

Teníamos un equipo de VHF, de mayor alcance de los que habíamos utilizado hasta el momento; esto nos facilitaba mucho la tarea debido a que, aún con condiciones atmosféricas desfavorables no teníamos inconveniente en comunicarnos.

Este puesto (M7) pertenecía a la R.O.A. de Puerto Argentino pero teníamos la misión de informar también a la Base Cóndor, en GOSSE GREEN. Teníamos ubicado para mayor facilidad de orientación, unas latas enterradas en el suelo, en forma de cruz; apuntaban hacia los respectivos puntos cardinales, uno se ubicaba en el medio de ellos y pasaba el sentido en el que desplazaban los bandidos o los movimientos realizados por el enemigo. Lo pasábamos en grupo horario así, por ejemplo, norte, este, sur y oeste eran los 12,3,6, y 9 respectivamente. "Reactores a gran altura de 8 a 2", por ejemplo; éstos en ese caso se dirigían a Puerto Argentino. Pasábamos la misma información a la Base Cóndor pero en radiales; así el norte, este, sur, oeste eran 360,90,180,270, respectivamente.

Trabajábamos en una frecuencia fija con Puerto Argentino y mientras que para la Base Cóndor la cambiábamos diariamente. Los turnos de guardia eran pemanentes como había sido siempre en todas las posiciones que habíamos ocupado; pero ésta vez lo cumplimos de a dos, sobre todo de noche, un oficial se quedaba permanentemente al lado del equipo de radio. Antes de caer Darwin y Gosse Green, al atardecer, un oficial con un soldado se desplazaban hacia la costa para vigilar más de cerca el canal y se comúnicaba con esta posición, por medio de un equipo de mano. Esta tarea estaba cubierta por mi compañero.

Durante la noche, un par de días antes de la toma de la Base Cóndor, escuchábamos ruidos de motores del barco, sobre el canal pero nunca pudimos verlos debido a lo cerrado de la noche.

CS-1-216

El día 29, Puerto Argentino nos confirma que NIDO (indicativo de la Base Militar Cóndor), había sido tomada. A partir de éste momento no sabíamos que suerte habían corrido todos los integrantes de la misma así como también, de nuestro otro compañero, que habría quedado aislado del otro lado del itsmo. Las frecuencias de NIDO cambiaban todos los días para evitar ser interceptadas, motivo por el cual en algunas oportunidades colocamos las frecuencias correspondientes a cada día para ver si captábamos alguna comunicación; pero exclusivamente trabajábamos en la frecuencia de Puerto Argentino.

El día 31 de mayo, logramos contacto con nuestro compañero DIL DAGHERO del POS. BIGUÁ que había quedado aislado junto con otros soldados y ante ésta circunstancia le dijimos que replegara en dirección a una antigua posición que él ya conocía; que quedaba sobre el canal, bastante cerca del lugar donde nos encontrábamos nosotros. Inmediatamente informamos a Puerto Argentino y le comunicamos que nuestro compañero estaría al día siguiente en el punto geográfico anteriormente mencionado y al mismo tiempo le aseguramos por la información que nos dió, que Darwin había sido tomado y que palas enemigos sobrevolaban la zona.

Nuestro compañero debía comunicarse a las 08:00 hs. del día siguiente; pero por la gran nevada que hubo esa noche no se había comunicado y nosotros no sabíamos si había muerto o había sido capturado. Al mismo tiempo en Puerto Argentino, había un pala listo para efectuar el rescate. A las 08:00hs. logramos comunicarnos con él y avisamos a Puerto Argentino, para que efectuara la misión dd rescate.

El mismo, se demorómucho ya que con la nevada era imposible ubicarlos pero finalmente los hallaron y posteriormente venía a nuestra posición a llevarnos a nosotros también; pero de Puerto Argentino, nos ordenaron mantener la posición y en éste momento supimos que no íbamos a tener ninguna otra oportunidad. Era necesario que nosotros quedáramos allí para informar cuándo el enemigo empezaría su avance hacia Puerto Argentino.

Tres días después, ocho palas enemigos avanzaban hacia Puerto Argentino por la costa, motivo por el cual volteamos la carpa, efectuamos la comunicación correspondiente y ocupamos posiciones por si atacaban. Los palas enemigos descargaron casi todo su fuego contra otras posiciones muy cercanas a la nuestra donde había una patrullera de prefectura semihundida. Al regresar los mismos pasaron sobre nuestras posición, motivo por el cual colocamos las strim a nuestros fusiles y nos aprontamos para recibir el fuego enemigo. Como no les quedaban

CS-1-217

más cohetes ni municiones,sólo nos pasaron por arriba y se dirigieron rápidamente a Darwin,lo cual nos dió tiempo de recoger el equipo de radio y emprender el repliegue a Puerto Argentino.Apenas habíamos hecho dos kilómetros cuando se vinieron encima de nuestra posición ,cohetiándola.Nos metimos dentro de un pequeño arroyo,nos camuflamos y esperamos que se hiciera de noche ya que venían barriendo toda la zona y buscándonos por todos lados.Una vez que oscureció el soldado que había estado con los civiles recordaba un diálogo que había tenido con uno de ellos,el cual le había dicho que en tal rumbo se encontraba la posición de otro R.O.A. de Puerto Argentino;así que con la brújula y el mapa nos dirigimos al monte Pleasent,en el cual supuestamente deberían estar los nuestros.

La nevada,el frío y el principio de congelamiento habían comenzado a ponernos las trabas para poder llegar y avanzamos durante toda la noche con los palas enemigos constantemente pisándonos los talones;pero no pudimos proseguir ya que había un río tormentoso y como la neblina estaba al ras del piso el visor nocturno no tenía gran efectividad.

A lasdos horas,cuando amaneció y comprobamos que no era profundo, nos sacamos parte de la ropa y lo cruzamos;lo cual nos dañó muchísimo los pies y se agrababa el problema del congelamiento en nuestras piernas y pies.Gracias al mal tiempo ya que había 0 de techo y no más de 50 mtrs. de visibilidad pudimos proseguir la marcha durante el día .Lo hacíamos por las alturas ya que en las zonas bajas la bruma era mucho menos densa ,razón por la cual pudimos avanzar bastante pero a las 11 de la mañana del día tres de junio y pese a esas condiciones climatológicas se nos vinieron encima los palas enemigos y nos tiramos de un barranco escondiéndonos dentro de un arroyo y cubriéndonos con plantas sobre la cabeza justo a tiempo para no ser vistos. Nos quedamos allíhasta las 18:00hs,habíamos marcado en nuestro mapa el lugar donde nos encontrábamos;le tomamos el tiempo a los helicópteros (uno en especial) en que pasaban sobre nuestra vertical y volvían a pasar en sentido contrario y el rumbo que llevaban así,podíamos apreciar en donde estaba dejando el personal y equipos.Sentíamos una gran impotencia ya que teníamos los palas enemigos al alcance de la mano,con las granadas antitanque,hubiéramos podido hacer estragos pero hubiéramos sido descubiertos y la información que poseíamos no habría podido llegar a destino;había que pasar desapercibidos y encontrar una batería para poder utilizar el equipo ya que no habíamos

CS-1-218

podido traer la información que poseíamos ya que las luces de avanzada enemiga nos habían sobrepasado unos 50 km. aproximadamente y habremos cubierto cierta parte del trayecto observando todos sus movimientos, equipo,el objetivo era claro :había que proseguir a toda costa.Carecíamos para entonces de alimentos ya que lo poco que pudimos traer, lo íbamos dejando en el camino;teníamos que aligerar el peso,de lo contrario nos retrasaría y los minutos aquí eran fundamentales,la avanzada sobre Puerto Argentino estaba en marcha.El agua la guardábamos en una caramañola que compartíamos entre los cuatro,la obteníamos cuando teníamos suerte,de algún hilo de agua que corría por pequeños zurcos en la tierra cuando no,en charcos estancados.Luego de muchas horas de permanecer en ese lugar,nuestro cuerpo no resistía más y no veíamos las horas de que comenzara a anochecer ya que nos encontrábamos muy cerca de la posición del R.O.A. amigo.

Cuando anocheció proseguimos la marcha y llegamos a una casa que quedaba al pie del monte que buscábamos.La rodeamos comprobando que no había nadie y tratamos de conseguir una batería para poder hacer funcionar el equipo de radio pero no encontramos nada,de modo que buscamos alimentos y tratamos de probar un enlace con el equipo de mano y fue en ese momento cuando salió en nuestro equipo una comunicación entre los R.O.A. que buscábamos.y Puerto Argentino.

En ese momento nos dimos cuenta de que ellos habían sido atacados y que estaban replegando hacia Puerto Argentino y tratamos de comunicarnos pero no nos recibían .

Psicológicamente eso fue peor ya que nosotros los recibíamos pero no podíamos informarles nada acerca de la invasión .Debíamos proseguir adelante pero la incógnita era que estábamos siendo encerrados entre la primera línea enemiga y su retaguardia.Calculábamos que el ataque se efectuaría en menos de una semana así que tuvimos que dejar de lado todo el cansancio de muchos días sin dormir,de muchos sin comer.El objetivo era claro,uno de los cuatro tenía que llegar.

A la noche siguiente encontramos una estancia,luego de una minuciosa inspección del área,comprobamos que allí se encontraban dos vehículos.Habíamos encontrado lo que hacía falta,"la batería".Luego de cortar la línea telefónica irrumpimos en la casa.Allí vivían dos matrimonios,en ese momento se encontraban muy asustados ,pero poco a poco se fueron calmando.Les pedimos la batería pero no logramos hacer contacto con Puerto Argentino,entonces decidimos llevarnos el vehículo;a lo cual no se opusieron,previa recomendación de que lo cuidáramos ya que no era de ninguna compañía sino privado.Par inmovilizarlos momentánea-

CS-1-219.

mente les dijimos que éramos la avanzada de una compañía que venía detrás, que no intentaran hacer nada. Seguimos la marcha con las luces del vehículo apagadas, le habíamos cortado el freno para que no funcionara el stop de las luces y con la batería probábamos la radio, no logramos establecer comunicación. Los visores nocturnos nos servían como guía para avanzar por el camino mientras estábamos atentos por cualquier ataque que se escuchaban palas enemigos en la zona.

Sabíamos que viajábamos dentro de un ataud con ruedas pero debíamos pasar Fitz Roy y luego de eso, el monte Chalenguer: propia tropa.

Entramos en el pueblo, lo atravezamos y antes de alcanzar el puente observamos pequeñas luces y posteriormente nos dimos cuenta que eran lasmiras enemigas que nos rodeaban y apuntaban. Nos dirigimos al centro del pueblo, pudimos arreglar el equipo y pasamos toda la información que poseíamos, inclusive los sucesivos pasos que habian realizado para tomar Darwin y Gosse Green y que eran el modus operandi que estaba empleando para atacar Puerto Argentino; y otros datos de importancia.

Nos ordenaron replegar bordeando la entrada del mar pero les informamos que era imposible ya que estaba ocupada por el enemigo; también nos informaron que el puente había sido volado por nuestros ingenieros, de modo que como no podían enviar un pala nuestro para rescatarnos y que el pueblo era de la contra, nos hicieron esperar y recibir nuevas órdenes. A todo ésto, nuestro equipo se reducía a un fusil cada uno con 20 proyectiles, anteojos nocturnos, anteojos de campaña y el equipo de radio, algunas claves, frecuencias y mapas. Cuando amaneció estábamos completamente rodeados por enemigos; alcanzamos a destruir el equipo que llevábamos y fuimos tomados prisioneros. Revisaron el vehículo y por temor a que hubiéramos colocado caza bobos, llevaron a mi compañero y le hicieron revisar todo. De allí nos llevaron a una casilla, dónde nos interrogaron esa misma noche. En la Base a los datos pasados, fue cañoneada la zona; les costó muchas bajas y dos dias después, éramos llevados a Gosse Green dónde no encontramos con el resto de los prisioneros.

ALFEREZ MARIO EDUARDO ABURZA

ALFEREZ ANDRES ALEJANDRO GAZZO

BASE AEREA MILITAR "CONDOR"
ISLAS MALVINAS
REPUBLICA ARGENTINA

OS-1-220

C9-A-221

RELATO

1er TEN. FASANI

B.A.M. CÓNDOR

FASANI

CS-1-222

BAM CONDOR

C5|10

INFORME DE EXPERIENCIA DEL CONFLICTO DEL ATLANTICO SUR

REALIZADO POR: Primer Teniente D Ricardo César FASANI (E Air 2868)

Día 08 Abr 82

1. Se me notifica que el día 12 Abr 82 debo desplegar al Sur (SCZ).

2. Comienzo con los preparativos de la ropa, cartera de navegación, etc.

Día 12 Abr 82

3. A las 08:30 horas despego con mi Escuadrilla integrada por: 1er Ten D Ricardo César FASANI, Teniente D Rubén SASSONE y Alférez M Mario Osvaldo DECARRE.

4. No me recuerdo la hora en que llegué a SCZ. Nos alojamos en el ACA. Durante todos los días haciamos vuelos entrando al mar, haciendo tiro y navegaciones hasta GAL, ingresando al mar a puntos fijados por coordenadas.

5. Así pasaban los días entre discusiones, que los ingleses venían, que no venían y esperando la solución pacífica diplomática, hasta que me informaron que debía cruzar a la isla en Sección, bloquear Puerto Argentino y regresar respetando los corredores de entradas y salidas estipulados para cada caso.

6. La navegación de ida se me hizo sumamente larga, la primera vez que me internaba en el mar tanto, sin un equipamiento adecuado, sin traje antiexposición hasta que a lo lejos, después de una hora y algo de vuelo alcanzamos a ver las islas.

7. Mientras volabamos sobre las islas estaba tranquilo. Realizamos la entrada a Puerto Argentino, pasamos sobre la pista y dimos motor para emprender el regreso. De nuevo a pensar en emergencia hasta volver a ver tierra nuevamente. El regreso fue una eternidad. Que alegría ver el continente. Así transcurrieron los días hasta que el día 27 Abr 82 me dijeron que debía ir a Puerto Argentino.

Día 27 Abr 82

8. A las 18:00 horas me voy al hotel para preparar el equipo y hablé por teléfono a mi casa para avisar a mi señora, decirle algunas cosas para ordenar papeles del auto, etc.

9. La Escuadrilla estaba compuesta por: 1er Ten D Ricardo César FASANI, Ten D José Luis PONTECORVO, Ten D Carlos Eduardo MORALES y Ten D Rubén SASSONE.

10. Nos juntamos a cenar, como si fuera la última vez y luego nos hicieron la despedida, cantamos y tomamos unos whiskys y a dormir.

Día 28 Abr 82

11. A las 03:30 horas nos pasaron a buscar con un vehículo para ir al Aeropuerto y tomar el F-28 que nos llevaría hasta CRV.

12. Una vez en CRV, esperamos que cruzara un avión y nos embarcamos. Un F-28 en donde llevaban como 25 motos.

13. Llegamos a la isla contentos por ver a gente conocidos y medio tristes también por no saber que es lo que nos esperaba.

///

ORDEN DEL DIA RESERVADA No 12 2.

COMISIONES

4 Se adjuntan 4 (cuarenta y cuatro) planillas autorizadas.

DISTRIBUIDOR
"B"

Brigadier Alfredo Ramón BERASTEGUI
Jefe III Brigada Aérea

CS-1-223

BAM CONDOR
Inf 1º Ten FASANI

///NUACION 1er Ten FASANI.

14. Casi toda la gente del Escuadrón "Pucará" ya habían desplegado para Pradera de Ganso.

15. Almorzamos en una barraca al lado del Aeropuerto, cuando salimos estaba lloviznando, mucho viento y frío. No se pudieron realizar vuelos hacia Pradera de Ganzo y tuvimos que quedarnos a dormir en el hangar que había en el Aeropuerto.

Día 29 Abr 82

16. A las 10:00 horas nos trasladamos en helicóptero a Pradera de Ganso. Cuando llegamos al lugar estaban todos esperándonos. De más está decir la alegría con que nos recibieron al igual que nosotros de ver a muchos camaradas que hacía casi un mes que no veíamos ni hablabamos.

17. Nos llevaron al alojamiento, nos dieron un gran almerzo guiso y picadillo y nos pusieron a trabajar preparando todo lo necesario para afrontar lo que podía venir.

Día 30 Abr 82

18. Un día tranquilo. Nos dedicamos a preparar todo lo referido al material de vuelo, armamento aéreo, el bunquer en la pista donde se encontraba el Puesto de Comando, etc.

Día 01 May 82

19. El Jefe de Escuadrón nos levanta a las 05:00 horas y nos dice que preparemos todo porque debemos salir a volar.

20. Cuando estuvimos ya en la pista, nos enteramos del ataque a Puerto Argentino.

21. Comienzan a poner en marcha los aviones de la Primera Escuadrilla y con balizamiento precario de bochones colocados en cabecera despega la Sección numeral de la Escuadrilla "Bagre". La Sección guía se ve demorada por la falla del carro de puesta en marcha.

22. Cuando toman posición, suelta frenos el Nº 1 y una vez recorrido la mitad de la pista vemos que el avión comienza a caer de nariz. Se le cortó la horquilla del tren de nariz y se le retrajo hacia atrás la pata. Suerte que no sufrió ninguna herida el piloto.

23. Retiramos el avión de la pista y a los 5' nos vemos sorprendidos cuando aparecen los aviones ingleses sobre nosotros y comienzan el lanzamiento de sus cargas (belugas y bobas).

24. El desorden que se produce es total, gritos de ayuda, corren de un lugar a otro y pasado unos minutos comenzamos a auxiliar a los heridos y demás.

25. Quedamos con la moral muy baja, fallecieron personal de la BAM y ni siquiera pudimos disparar un solo proyectil con nuestra artillería.

26. Trabajamos durante todo el día arreglando, preparando y esperando nuevos ataques que no sucedieron.

27. Pasaron los días pero ya eramos concientes de lo que podía pasar y nos fuimos acostumbrando a las alarmas. Cuanta alegría el día 4 de mayo cuando en un ataque es derribado un avión inglés.

///

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO DE OPERACIONES AEREAS
III BRIGADA AEREA

RECONQUISTA 05 MAY 80 1

ANEXO A LA ORDEN DEL DIA "RESERVADA" Nº 12

DESIGNACION DE INSTRUCTORES.

1. Desígnase al Personal Militar Superior que a continuación se menciona, como Instructores de las materias TID, TIR, y EFI sin perjuicio de sus actuales funciones.

2. La instrucción de las asignaturas mencionadas, será impartida al Personal Militar del Grupo correspondiente, de acuerdo con la distribución de los Planes y Programas de Instrucción (PPI) y la Distribución Anual de Tiempo y Temas (DATT) que emita esta Jefatura (Dpto Operaciones - División Instrucción).

GRUPO AEREO

TID	Titular	ler Ten	D Roberto Arturo VILA
	Suplente	ler Ten	D Ricardo Antonio GRUNERT
TIR	Titular	Cap	D Jorge Alberto BENITEZ
	Suplente	Ten	D Ricardo FASANI
EFI	Titular	Cap	D Carlos Romeo FILIPPI
	Suplente	Ten	D Jorge Germán BRAUN

GURPO BASE

TID	Titular	ler Ten	D Eduardo RODINO
	Suplente	ler Ten	D Lino OLARTE
TIR	Titular	Cap	D Juan Ernesto MORIONDO
	Suplente	Alf	D Luis Alberto MANNINO
EFI	Titular	ler Ten	D Hugo FERRERO
	Suplente	ler Ten	D Jorge Luis PEUCHOT

GURPO TECNICO

TID	Titular	Ten	D Carlos KURTH
	Suplente	Ten	D Víctor DIAZ
TIR	Titular	Ten	D Carlos KURTH
	Suplente	Ten	D Víctor DIAZ
EFI	Titular	Ten	D Carlos KURTH
	Suplente	Ten	D Víctor DIAZ

JEFATURA DE BRIGADA

TID	Titular	ler Ten	D Juan Luis MICHELOUD
	Suplente	ler Ten	D Ernesto Bartolomé RAFFAINI
TIR	Titular	Cap	D Mario Norberto PADIN
	Suplente	Alf	D Carlos RIDORDI
EFI	Titular	Cap	D Juan Carlos BONAVIA
	Suplente	ler Ten	D Pascual José COTRONE

3. El personal mencionado anteriormente, deberá estar presente el día 02 de Mayo 80 a las 12:00 horas en el Departamento Operaciones- División Instrucción a fin de coordinar la Instrucción a impartir.

///

BAM CONDOR
Inf. 1er Tte. FASANI

///NUACION 1er Ten FASANI.

28. Así transcurrieron los días, acostumbrados al bombardeo, alarmas, a la artillería naval, etc.

29. Formamos equipos de artilleros con ametralladoras que sacamos de los aviones accidentados, improvisamos con coheteras desarmando algunas F/S y con madera preparamos unas lanzaderas que en las pruebas previas al 28 de mayo, anduvieron muy bien. Se instaló otra en un tractor, y en distintos puentes.

30. Nos agrupamos por pozos de zorro y refugios en pelotones de choque en donde, sonaba la alarma, acudíamos al lugar y cada uno tenía una misión asignada.

31. El día 21 tuvimos en el Escuadrón, dos pilotos derribados y por suerte a la noche los pilotos ya habían sido recuperados y festejamos el regreso con un sorbo de ginebra que tan gentilmente donara el Jefe de Abastecimiento de la Base Aérea Militar " Condor ". Apenas si alcanzó para mojarnos los labios pero bien valía el festejo.

32. El día 26 se dió la órden de despegar para Puerto Argentino pero tenía que quedar una Escuadrilla en la BAM "Condor", y esa fue mi Escuadrilla.

33. El día 28 a la mdrugada, 01:30 horas comenzó el fuego de la artillería naval y el avance de las tropas inglesas hacía nuestra posición. Durante todo el día, se sucedieron los ataques, con fuego de artillería. Nuestros Pucar'a atacaron las posiciones inglesas y dteniendo su avance por momentos. Con la improvisada artillería disparamos, si mal no recuerdo, más de 150 cohetes con un Jefe de pieza sobre el techo de una casa quien reglaba el tiro diciendo que se debía bajar o subir la puntería haciéndolo a esto con quitar o agregar un pedazo de turba.

28 34. Ya en la tarde, teníamos a la vista el avance y como la artillería antiaérea hacia fuego sobre la infantería deteniendo la marcha por periodos prolongados.

28 35. A la tarde, casi al oscurecer nos reune a los pilotos, mecánicos y todo el personal de Fuerza Aérea el Jefe de la BAM "Condor" Comodoro D Wilson Rosier José PEDROZO y nos da la situación, el pensamiento del Jefe de la Tropa de Ejército y la respuesta es seguir combatiendo hasta las últimas consecuencias.

36. Día 29 de mayo se produce la rendición de la BAM luego de la formación y entrega del armamento nos trasladan a un galpón donde nos dejan como prisioneros de guerra hasta el día 04 de junio, día en que comienza el traslado del personal de Fuerza Aérea en helicópteros hacia San Carlos.

37. Ya en el frigorífico donde nos alojan en San Carlos permanecemos hasta el día 07 de junio que comienzan a embarcarnos en el buque que nos trasladaría a MONTEVIDEO, llegando el día 13 de junio.

38. Bajamos de un buque y subimos de inmediato al otro que nos traslada a nuestro País.

39. Posteriormente nos trasladan a Ezeiza donde nos efectúan el interrogatorio de inteligencia y el 15 de junio llegamos a RECONQUISTA.

40. Al arribo, la Brigada nos espera con una formación en la cual participan también los familiares de los que regresamos.

41. La alegría es tan grande que se nos escapan detalles de la formación y sólo esperamos estrecharnos en un abrazo con los nuestros. Pero también nos queda el sabor amargo de la derrota y rendición de Puerto Argentino el día 14 de junio.

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO DE OPERACIONES AEREAS
III BRIGADA AEREA

RECONQUISTA
30 JUN 80
Nº 23.

ORDEN DEL DIA RESERVADA

NOMINA DEL PERSONAL QUE CUBRIRA EL SERVICIO DE GUARDIA A PARTIR DEL DIA 02 JUL AL 08 JUL 80

JEFE DE PATRULLA

02 SA DURAN/ SP PAREDES
03 SA OLIVARES/ S Aux FLORES M.
04 SA FERNANDEZ A./ S Aux DESETA
05 S Aux QUIROZ/ S Aux ESPINDOLA
06 SP BRAIDA/ SP GONZALEZ V.
07 SP GARCIA/ SA FERNANDEZ E.
08 S Aux FLORES C./ S Aux FRETES

PUESTO FIJO Nº 4

02 C 1º CARRIZO J./ C 1º MACHUCA
03 C 1º ROSSI/ C 1º ORELLANO
04 C 1º VILLAVICENCIO/C 1º PONCE DE LEON
05 C 1º MORINIGO/C 1º RAMOS R.D.
06 C 1º PIAGGI/ C 1º DELAROSA
07 C 1º LAURENZ/ C 1º PANZINO
08 C 1º ORTIZ/ C 1º MONTIVERO

PUESTO FIJO Nº 3

02 C de ANQUIN/ C NICHELE
03 C DIAZ/ C BRASHICH
04 C MONTAÑO/ C BUTUS
05 C BRIZUELA/ C HERRERA
06 C BAIGORRIA/ C BARRIOS
07 C ANDREATTA/ C DOME
08 C PERALTA J./ C BROGLIA

PUESTO FIJO Nº 1

CP POMAR/ CP PAROLI
C 1º BORGEAUD/ CP MAZA
CP BENITEZ/ CP PULGAR
CP CARMELINO/ CP GAITAN
CP SALINAS/ CP DOCTERS
CP NOGUERA/ CP ABREGO
CP ZAIR/ CP GAGGINO

PUESTO FIJO Nº 2

C RAMOS A./ C ALMADA
C 1º FRANCO Carlos/ C 1º TOLOZA
C 1º MARTINEZ/ C 1º CAVALLERO
C PERALTA O./ C CARRERAS
C ZORAT/ C MALDONADO
C 1º NIZ/ C ABREGO D.
C ZUAZQUITA/ C TORRES

AUXILIAR DE PATRULLA

C RODRIGUEZ/ C NUÑEZ
C DERTICIA/ C LEWY GEN FRANCIS
C GUTIERREZ/ C GALLO E.
C ALVARADO/ C DEANGELILLO
C MARIN/ Vol 1º VEGA
C ACOSTA/ C BORDA
C Z[illegible]UIRRE/ C GALLO J.

Brigadier ALFREDO RAMON BERASTEGUI
Jefe III Brigada Aérea

CS-1-225

MEMORANDUM

OFICIAL INTELIGENCIA AÉREA

BAM. 6AL

CAP. FRANCO

FRANCO

APELLIDO Y NOMBRE

Andres Vallebella

CS-1-220

C5/1P

M E M O R A N D U M

PARA INFORMACION DEL:

A-2 DEL C F A S

PRODUCIDO POR:

Oficial de Inteligencia Aérea - BAM GAL

Río Gallegos, 24 de mayo de 1982.-

ASUNTO: Informar sobre inconvenientes cumplimiento de tareas asignadas.

1. Ampliando información verbal reiterada a ese Comando, y en cumplimiento a la orden impartida por el señor Jefe, elevo el presente Memorandum informando; que las tareas asignadas al Oficial de Inteligencia desplegado a esta, no se realizan en tiempo y oportunidad por las causales expuestas a continuación:

1º) COMUNICACIONES:

a) Por orden del señor Jefe de la BAM GAL, la Oficina de Cifrados y el personal asignado a la misma, no depende del Oficial de Icia, en consecuencia todo el tráfico es canalizado a través de la Jefatura de Base, lo que impide conocer en tiempo y oportunidad la situación de inteligencia, dado que la difusión de la misma no la realiza el organo Icia.

b) En oportunidad de tener que adelantar la situación de inteligencia, resultado de los interrogatorios de combate, ampliación de los mismos, etc. Por vía punto a punto; el CIC no autoriza la utilización del mismo por "interpretar" que dicho medio es exclusivo para el Centro de Control e Información, lo que produce en forma permanente y sistematica situaciones aclaratorias con sus lógicas consecuencias a nivel personal, y lo que es más grave, la demora en la información a ese Comando

2º) INTERROGATORIOS A TRIPULACIONES DE COMBATE:

a) En oportunidad de regresar las escuadrillas de las misiones ordenadas, resulta imposible proceder al interrogatorio, dado que los Jefes de Escuadrones Aéreos realizan esa tarea; lo que provoca que muchas veces cuando el / piloto puede ser interrogado por el Oficial de Icia, ya su informe no es el mismo que el suministrado a su Jefe de Escuadrón.

b) Esta situación es reiterada y en consecuencia no siempre ajustada a la realidad, dado que inmediatamente de obtener la información los Jefes de Escuadrones Aéreos informan a ese Comando (Operaciones).

c) Cuando el Oficial de Icia logra interrogar a dichas tripulaciones, que por otra parte, es despues de los 30/40 minutos de aterrizados, ya Operaciones de ese Comando realizó el análisis y solicita aclaraciones al Jefe de la / Escuadrilla por el punto a punto, interrumpiéndose nuevamente la secuencia del interrogatorio.

d) Luego de lo señalado y obtenida la información, se produce lo señalado en el inciso 1º, apartado b), es decir cuando el Oficial de Icia es autorizado a utilizar el teléfono, ya la información se demoró en tiempo y oportunidad.

2. Es de hacer notar, que lo expresado a sido puesto en conocimiento de los Jefes respectivos sin solucion a la fecha, se aprecia que los mismos no tendrían posibilidad de modificar el procedimiento, dado que de ese Comando (Operaciones) se / ha impuesto ese tratamiento.

/////

CS - 1-227

/////

3. Asimismo, cabe señalar que la difusión de los resultados de las misiones obtenidos por ese Comando se difunden por vías que no son precisamente los / autorizados, en consecuencia cuando el Oficial de Icia procede a actualizar el / cuadro de situación, la información ya es conocida, y aún, ampliada, lo que consecuentemente crea un clima de desconfianza y dudas.

4. Con respecto al Oficial de Contrainteligencia asignado a esta BAM, el mismo ha sido incluído en el Servicio de Seguridad, realizando tareas de Jefe de Puesto durante la noche, por orden del señor Jefe de Base.

5. Lo expresado, es una apretada síntesis de los inconvenientes suscitados en el cumplimiento de las responsabilidades asignadas al Organo Icia desplegado a la BAM GAL, lo que se ha tratado de superar dentro de las posibilidades, / sin obtener resultados que hagan suponer un cambio en el tratamiento.

Capitán OSVALDO FRANCO
Oficial Icia Aérea

CS-1-228

RELATO

1er TEN. FURIOS

B.A.M. CÓNDOR

F
U
R
I
O
S

C 5-1-229

BAM CONDOR

C5/1Q

INFORME DE EXPERIENCIA EN CONFLICTO DEL ATLANTICO SUR

REALIZADO POR EL: Primer Teniente D Héctor Santiago FURIOS (E Air 3405)

1. El día 31 de Marzo de 1982, fuí notificado que integraba la Escuadrilla de IA-58, que el 01 de Abril debía despegar al sur con destino a Gallegos.

2. El día 01 de Abril, una vez preparado todo, despegamos hacia el sur, haciendo nuestra primera escala en Tandil VI Brigada Aérea.

3. Desde un primer momento pensamos que algo raro estaba pasando, por la atención que estábamos recibiendo.

4. Los primeros indicios los tuvimos en Tandil, cuando recibimos la órden de que los Púcará debian estar antes de las 08:00 Hs del día 02 de Abril en Gallegos.

5. Informamos que teniamos dos aviones con problemas, pero nos ordenaron despegar igual. De esa forma salimos de Tandil a las 23:00 Hs, en ese momento las condiciones meteorologicas no eran las deseadas.

6. El vuelo fue bastante largo, por que tuvimos que aguantar 5 horas de nocturno.

7. Cuando aterrizamos en Gallegos recibimos la órden de ir a descansar, por que los aviones debian cruzar esa misma mañana rumbo a Malvinas.

8. Si mal no recuerdo el despegue se realizó a las 12:20 Hs, con otra tripulación, por que esa misma mañana habian llegado oficiales para reemplazarnos.

9. La primera Ella estaba integrada por el Capitán VILA como Jefe de Escuadrilla, como Nº 2 Ten FURIOS, Nº 3 Ten GIMENEZ y como Nº 4 Ten CIMBARO.

10. El 03 de Abril, a la mañana nos cruzaron en un C-130 a Malvinas.

11. Durante los primeros 15 días estuvimos operando desde Puerto Argentino, donde realizabamos vuelos de reconocimientos y también alerta a 5 minutos.

12. Aproximadamente el 17 de Abril pasamos de MLV a CRV 6 oficiales para cruzar mas aviones a las Islas, después de haberlo puesto a punto en la parte de armamento lo cruzamos a MLV, aproximadamente el día 20 de Abril.

13. Hasta el día 30 de Abril, estuvimos en Puerto Argentino, durante todos los días del mes de Abril hicimos vuelos de reconocimiento.

14. Ese mismo día, o sea el 30, desplegamos todos los aviones IA-58 a Darwin, que era nuestra futura Base de Operación.

15. El día 30 a la mañana, a primera hora, con nuestros equipaje y equipos nos fuimos a los aviones y despegamos a Darwin, con algunos inconvenientes como por ejemplo la visibilidad, que estaba muy reducida.

///

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO DE OPERACIONES AEREAS
III BRIGADA AEREA

RECONQUISTA
19 MAR 80
Nº 2

O R D E N

INFORMACION

1. Los intereses de la Fuerza requieren incrementar y [illegible] óptimo, de relaciones con las otras Fuerzas del Area. En tal sentido el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea ha ordenado acrecentar el acercamiento con la Fuerza Aérea Boliviana (entre otras) durante el año 1980, mediante la Directiva "Visita del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Boliviana" de fecha 03 Mar 80.-

2. Consecuentemente se cursó oportunamente una invitación al señor Comandante de la Fuerza Aérea Boliviana para visitar nuestro país, la que fué aceptada por el mismo, previendose dicha visita entre los días 19 al 25 de marzo del corriente año.

3. El día 24 de marzo, este se trasladará a la III Brigada Aérea, donde se lo recepcionará y se efectuará una exhibición aérea del material IA-58 de dotación de la misma.

TAREA

4. Recepcionar en las instalaciones de la III Brigada Aérea el día 24 de Marzo de 1980, al señor Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Boliviana y su comitiva; mediante una exhibición aérea, de tiro y estática del material aéreo IA-58 de dotación de la misma y una visita al CISS.

EJECUCION

Concepto de la tarea

5. Es interes de la Fuerza, alcanzar y mantener un elevado nivel de interrelación con la Fuerza Aérea Boliviana y un mas estrecho conocimiento y entendimiento entre los niveles responsables que intervienen.

6. Deberá procurarse que el Comandante visitante y su comitiva se lleven la mejor impresión de buena voluntad, comprensión, cooperación y capacidad profesional de la Fuerza, como así tambien de las bondades y posibilidades de nuestra industria Aéronautica.

7. A tal fin se pondrá especial énfasis en la exhibición del material aéreo de dotación de esta Brigada Aérea, durante los actos a llevarse a cabo el día 24 de marzo próximo.

8. El mismo día se cumplimentarán a tal efecto las siguientes actividades:

1º) Recepción y rendición de honores al señor Comandante de la Fuerza Aérea Boliviana a las 10:00hs en la plataforma de aviones del exterior.

2º) Recorrida del mismo con su comitiva por las instalaciones de la Brigada, segun el itinerario que a continuación se detalla:

a) 10:10 hs Grupo Aéreo (Exposición del señor Jefe de Brigada en el aula del mismo)

b) 10:50 hs Visita al CISS.

c) 11:20 hs Grupo Técnico (Exposición del DISPLAY de IA-58)

3º) Demostración en vuelo de una sección de IA-58, entre las 11:40 y las 12:00 hs.

4º) Traslado en helicoptero del señor Comandante en Jefe, para presenciar una demostración de tiro AT, por parte de los IA-58 en el Campo de Tiro de Garabato.

082-Y-50

en completa día 01/02 MAY

Corresponde: Inf. Ten. FURIOS
BAM "CONDOR"

22. En Darwin hasta el 24 de mayo cumplimos turnos en Operaciones de la Base Cóndor, más en la Artillería de Ejército para reconocimiento de aviones.

23. Realizamos turnos de alerta por Ella, durante todos los días de mayo.

24. Recibimos el 24 de mayo la orden de que una lista de oficiales especialmente los que habían llegado en los primeros días de Abril lo evacuarían al continente por falta de aviones, éramos 26 pilotos Etapa III y quedaban dos aviones en servicio.

CS-1-231

en carpeta día 01/02 MAY.

Corresponde: Inf. Ten. FURIOS

BAM "CONDOR"

25. De esta forma por la cantidad de pilotos sin aviones, se decidió la evacuación de algunos de nosotoros.
26. La primera tanda llegó el 25 de mayo a las 04:00 ha de la madrugada a CRV, que fuimos la primera y algunos de la segunda Ella que llegó al Sur por el tema de MLV.
27. A los dos días de estar en CRV, nos trasladaron a RTA.

CS-1-232

CONSTRUCCIONES

FURCH = MAIORANO

CS-1-233



CS|1R

Anexo Alfa

PARTICIPACIÓN DEL GRUPO 1 DE CONSTRUCCIONES EN EL CONFLICTO DEL ATLÁNTICO SUR

RESEÑA HISTORICA

Este es un homenaje a todos aquellos integrantes del Grupo 1 de Construcciones que cumplieron con su deber en el Teatro de Operaciones del Atlántico Sur, y que durante cuarenta y cinco días con valor, temple y espíritu de cuerpo supieron encarar con patriotismo la tarea encomendada.

El día 05 de Abril de 1982 se inicia el despliegue del Grupo de Tareas integrado por el Mayor D. Raúl Maiorano, S.M. Gerardo González, S.A. Ricardo Eduardo Díaz, S.Aux. Alberto Armando Natalino, S.Aux. Miguel Muñoz, C.P. Erio Andrés Moyano, Cabo Edgardo Julio Acosta, Cabo Víctor Gutiérrez y Cabo Carlos Raúl Montoya; prosigue con un primer refuerzo integrado por el 1er. Ten. D. Ignacio Guillermo Galardi, C.P. Eduardo Alberto Cubí y el Personal Civil Carlos Alfonso Corona y Carlos Alberto Corona, posteriormente por el Vcom. D. Enrique José Viñals, Cabo 1° Jorge Raúl Ortiz y Cabo 1° Carlos Omar Casal.

Desde sus inicios y con el apoyo de la maquinaria acorde, la cual llegara a las Islas por vía marítima, nuestro personal tuvo la difícil tarea de mantener operativa la pista de aterrizaje de Puerto Argentino, vía de comunicación fundamental para la operación aérea y único enlace con el continente luego del bloqueo naval.

Dicha tarea fue realizada con total éxito. Pese a las inclemencias del tiempo, las características del terreno y los constantes bombardeos enemigos, la pista se mantuvo operativa durante todo el conflicto gracias a la labor abnegada de dicho personal, quienes con profesionalidad, laboriosidad y altruismo no solo colaboraron en la reparación y ampliación de la pista, sus rodajes y plataformas sino también participaron en la construcción de refugios, emplazamientos de artillería, puesto comando alternativo, y hasta en la reparación de los muelles portuarios hasta donde llegaban los pertrechos.

En el último vuelo hacia el continente el 13 de junio de 1982, regresa parte del personal a bordo de un Hercúles C-130 matrícula TC 65, quedando hasta el día 18 de junio de 1982 como prisioneros el C.P. Eduardo Cubi, Cabo 1°Jorge Raúl Ortiz y Cabo 1° Jorge Omar Casal y hasta el 14 de julio de 1982 el Vcom. D. Enrique José Viñals y My. D. Raúl Maiorano.

Gloria a los que ofrendaron sus vidas en defensa de la Soberanía y la Dignidad Nacional, ellos, junto a nuestros hombres, seguirán en la infinita sucesión de los tiempos, siendo honra y ejemplo para todo el personal de este abnegado Grupo 1 de Construcciones.

El Palomar, 14 de Septiembre de 1999.

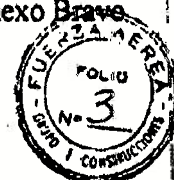


Comodoro JUAN CARLOS FURCH
JEFE GRUPO 1 DE CONSTRUCCIONES

CS-1-234

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Anexo Bravo



- JEFATURA GRUPO I CONSTRUCCIONES B.A.M. MLV -

1°) Período: 5-Abr-82 al 30-Abr-82 (Pre-Hostilidades)

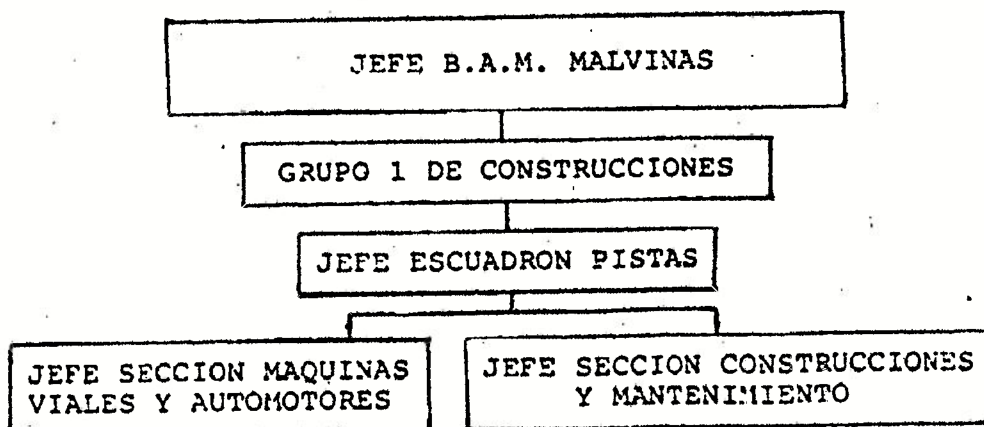
2°) Período: 1-May-82 al 14-Jun-82 (Hostilidades)

3°) Período: 15-Jun-82 al 14-Jul-82 (Cautiverio)

PRIMER PERIODO:

SITUACION: 1°) En cumplimiento de la orden del Comando de Regiones Aéreas, el Día 4-Abr-82 se traslada a Puerto Argentino el personal del Escuadrón Pistas del Grupo 1 de Construcciones a fin de realizar tareas de construcciones y mantenimiento a la Base Aérea Militar Malvinas recientemente formada.

2°) El mencionado personal se ajustó a la siguiente orgánica:



3°) El Grupo estuvo constituído por el siguiente personal:

1 - Oficial Jefe

1 - Oficial Subalterno

3 - Suboficiales Superiores

5 - Suboficiales Subalternos

2 - Personal civil maquinista

4°) El Grupo contó con el siguiente material:

1 - Topadora D-7 Carterpillar

1 - Motoniveladora Astarsa 120

1 - Cargadora frontal 955-12 carterpillar

2 - Camiones volcadores M.Benz 1114

1 - Camión playo Unimog

///

CS-1-235



1 - Grupo Electrógeno Koearting 285 KVA sobre rodado.

1 - Juego de herramientas varias.

200 - Palet de pista.

5°) El traslado del personal a Puerto Argentino fue hecho por via aérea, Hércules - C 130.
El material vial, Vehículos y pallets de pista aluminio fué trasladado por via marítima.

6°) TAREAS ASIGNADAS:

A) Descarga de las máquinas viales, camiones, combustible, desde los buques de transportes navales, para ser trasladados al Aeródromo de Puerto Argentino.

B) Ejecución de dos (2) plataformas de aluminio a fin de incrementar la capacidad de estacionamiento de la Base para permitir las necesidades del puente aéreo ejecutado.

C) Realizar los mantenimientos necesarios emergentes de las operaciones a ejecutar.

D) Permanecer con capacidad de alistamiento inmediato en la reparación de pistas y carreteos en caso de bombardeos aéreos o ataques de artillería naval

E) Construcciones y mantenimiento de instalaciones.

F) Constituir pelotones de remoción de escombros a fin de ser utilizados en operaciones.

G) Prever los lugares adecuados para próxima instalación de alojamientos del personal, de la Base (Alojamiento para oficiales - Suboficiales y tropa).

H) Prever la prolongación de pista a fin de incrementar la capacidad operativa de la Base.

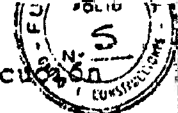
I) Prever los sistemas de red de agua y sanitarios para las futuras instalaciones.

J) Prever los materiales necesarios para la reparación de pista y plataformas, selección de los diferentes áridos existentes en la Isla.

K) Construir refugios para material y personal.

///

CS-1-236



7°) TAREAS EJECUTADAS

A) Se descargaron las máquinas y camiones para la ejecución de las tareas y trasladadas a la Base.

B) Se procedió a la incautación de dos (2) topadoras D-6, una cargadora 977-R sobre orugas y cuatro camiones volcadores; el mencionado equipamiento propiedad del Gobierno Inglés se encontraba en una cantera a 20 millas de Puerto Argentino. Se utilizaron helicópteros Chinook para el traslado de los camiones desde la cantera a Puerto Argentino, debido a que no existían caminos apropiados, donde el único medio es aéreo para lograr el objetivo.

C) Se ejecutó la construcción de dos plataformas de aluminio (3.600 m2) incrementando la capacidad de estacionamiento de aeronaves en un 100%.

D) Se efectuó la descarga de 800 tambores de J-P-1 del Buque "Río Cincel" ELMA a la planta Y.P.F. de Puerto Argentino. Intervino también personal subalterno del G.O.E. y soldados de la BAM Malvinas.

E) Se procedió a la construcción de refugio Puesto Comando Alternativo y refugios para personal y Puesto Socorro alternativo.

F) Se colaboró en el rescate del avión F-28 accidentado en Puerto Argentino con la utilización de cargadoras frontales y pallets de pista. Posibilitó la recuperación de la aeronave.

G) Se ejecutó la preparación del suelo y 80 x 30 mts. de prolongación de la cabecera 08.

H) Se colaboró con la descarga de Aeronaves durante el desarrollo del puente aéreo.

I) Se transportó personal y material del JIM-5 a lugares de despliegue. Se utilizaron camiones volcadores y UNIMOG.

J) Se construyó una plataforma de aluminio sobre el muelle de Puerto Argentino a fin de posibilitar la descarga de equipos pesados de la Fuerza Ejército. (1200 m2).

///

CS-1-237

FOLIO N° 6

K) Se transportó personal y material de sanidad al Hospital Militar instalado en la Ciudad de Puerto Argentino.

L) Se transportó combustibie (400 tambores de JP1) desde planta de Y.P.F. de Puerto Argentino a la Base.

LL) Se cargó en el buque de transporte Forrest 400 tambores de (JP1) con destino a Darwin (Aeródromo de despliegue).

M) Se incautaron 7 Jeep Rover en Puerto Argentino para ser utilizados en la B.A.M. Malvinas.

N) Se colaboró en las construcciones de fortificaciones de las piezas de A.Ae. en la B.A.M. Malvinas.

Ñ) Se realizaron tareas de reparación de cargadoras tipo Sampimovil recibidas del continente fuera de servicio.

O) Se realizaron tareas de mantenimiento mayor de maquinarias viales lo que permitió el servicio del 100 % del material.

CONCLUSIONES DEL PRIMER PERIODO

Si bien la tarea del Grupo I de Construcciones es netamente específica en lo que se refiere a ejecución de pistas y plataformas y todo lo inherente a las obras aeroportarias, se realizaron otras tareas no específicas pero que hacían a las necesidades de la operación y por contar con los medios necesarios, se satisficieron los requerimiento efecutados.

En cuanto a la idoneidad del personal se pudo detectar que fue óptima en el manejo de los elementos para su empleo.

El material utilizado para el cumplimiento de la misión específica resultó rentable para la exigencia de las operaciones, las modernas maquinarias y equipos viales con que cuenta la Fuerza Aérea son aceptables y aptos para las funciones de construcciones y reparaciones.

El estado y rendimiento del personal fue satisfactorio, lo que denota una muy buena formación, llegando en algunos casos a superar situaciones límites como el de las exigencias en menores tiempos a los establecidos para la paz.

///

CS-1-238

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL



Los abastecimientos durante la ejecución de las tareas asignadas fué oportuno y en tiempo. Existieron algunas novedades con los Sampimóviles utilizados para la descarga de materiales pesados, ya que los elementos enviados desde el continente por vía marítima llegaron con novedades de importancia, habiéndose subsanado los mismos en tiempo oportuno.

En relación a los relevos de personal, se cumplimentaron en tiempo y oportunidad de acuerdo a lo requerido. Esto permitió contar con personal apto en todo momento.

SUGERENCIAS Y PROPOSICIONES

En base a las experiencias y observaciones realizadas durante este primer período surgen que es necesario:

1°) Incrementar la capacidad técnica y operativa de los conductores viales: esta deficiencia podría ser contrarrestada con la actualización de cursos de capacitación.
Esta misma sugerencia cabe también para los mecánicos de equipos viales.

2°) Modificar el equipo personal, tratando que el mismo se adecue a la zona a operar (frío-calor).

3°) Adiestrar al personal sobre la operación de cargas y descargas marítimas a fin de incrementar la capacidad profesional.

4°) Capacitar al personal sobre la construcción de refugios antiaéreos para material y personal.

5°) Evaluar y actualizar tipos de refugios para distintos usos ya sea para aeronaves, equipos terrestres y personal. Tratar de que los sistemas a utilizar pueden ser instalaciones fijas y/o con posibilidades de un armado y desarmado en corto plazo.

6°) Deberá crearse un centro de adiestramiento a los fines de formar personal para recibir instrucciones sobre construcciones de pistas, carreteos plataformas, refugios, etc.Este permitirá que las unidades en despliegue puedan contar en todo momento con personal idóneo en la materia.

///

CS-1- 239

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

FOLIO 6 N° 8 — GRUPO I CONSTRUCCIONES

SEGUNDO PERIODO: del 1-May-82 al 14-Jun-82

SITUACION: 1°) Iniciada las hostilidades con el bombardeo efectuado por las Fuerzas Enemigas, el Grupo I de Construcciones a fin de cumplimentar con las tareas específicas de reparación de pistas y remoción de escombros se ajustó con la siguiente orgánica:

JEFE B.A.M. MALVINAS

JEFE GRUPO I CONSTRUCCIONES

JEFE SECCION MAQUINAS

JEFE SECCION REPARACIONES Y MANTENIMIENTO

2°) El mencionado Grupo estuvo constituído por el siguiente personal:

2 - Oficiales Jefe
1 - Oficial Subalterno
3 - Suboficiales Superiores
5 - Suboficiales Subalternos
2 - Soldados

3°) El Grupo contó con el siguiente material:

3 - Topadoras
2 - Cargadoras frontales
1 - Motoniveladora
3 - Camiones Volcadores
1 - Camión playo
1 - Jeep liviano (incautado)

4°) TAREAS ASIGNADAS EN OPERACIONES

A) Reparación de pista y plataformas ante los posibles bombardeos.

B) Realizar las tareas de construcción y reparación necesarias para mantener en servicios operativo B.A.M. Malvinas.

C) Mantener en condiciones operativas la mayor cantidad de equipamiento vial.

///

CS-1-240

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL



5°) TAREAS EJECUTADAS

1°) Ante el ataque a la Base el 1-May-82, el bombardeo aéreo afectó a la pista ocasionando un deterioro sobre la capa de rodamiento produciendo un cráter de 18 mts de diametro y 6,80 metros de profundidad con desprendimiento de suelo en la Sub-base compactada, para ello se procedió a la reparación del mismo y el despeje de escombros y esquirlas, se utilizó para ello el 80% de los medios por cuanto un 20% del equipamiento fue afectado en su totalidad por efectos de bombardeos (perdida de dos camiones y una motoniveladora).

2°) Se construyeron tres cráteres simulados sobre la pista principal a efectos de producir engaño en las Fuerzas Enemigas, ante posibles reconocimiento ofensivos.

3°) Se despejaron y repararon calles de ingreso al Aeropuerto afectadas por bombardeos aéreos y navales.

4°) Se mantuvieron en condiciones los refugios para aviones (dos), tres de personal y el Puesto Comando Alternativo.

5°) Se colaboró con la puesta en servicio de Grupos Electrógenos.

6°) Se colaboró en el transporte de abastecimiento desde la ciudad a la Base.

7°) Posterior al ataque del 25 de mayo por fuerzas enemigas se repararon deos cráteres de bombas tipo CONDIB, sobre calle principal (medidas cráteres. 3,50 x 0,80 de profundidad).

8°) Se colaboró en el rescate del armamento de aviones I-A 58 Pucará siniestrados.

9°) Se mantuvo en servicio el 60% del equipamiento vial

10°) Se colaboró en el transporte de materiales recibidos desde el continente, siendo trasladados a los depósitos de Puerto Argentino.

11°) Se procedió a la remoción de escombros del hangar principal

12°) Se inició la construcción de baños generales para la higiene del personal de tropa, tarea que no se pudo

CS-1-241



concluir por efectos de los bombardeos.

13°) Se mantuvo la limpieza de los sectores de operación de las aeronaves, plataformas y pista y calle rodaje.

14°) Se efectuó inspección pista DARWIN efectos determinar estado de la misma.

15°) Se colaboró con la destrucción de bombas Napalm una vez finalizadas las hostilidades.

CONCLUSION SEGUNDO PERIODO

Durante el desarrollo de las hostilidades se ha podido constatar que la función específica del Grupo I de Construcciones fue cumplimentada en su totalidad considerando lo siguiente:

a) Los efectos producidos por los bombardeos aéreos o terrestres sobre pistas y plataformas son totalmente reparables con los medios con que cuenta la Fuerza Aérea.

b) La formación y adiestramiento del personal ha sido ampliamente satisfactoria.

c) La moral y disciplina del personal ha sido muy buena.

SUGERENCIAS Y PROPOSICIONES

Teniendo en cuenta que por primera vez la Fuerza Aérea y mas el personal del Grupo I de Construcciones entra en operaciones bélicas, es conveniente para mejorar la capacidad operativa del mismo y mantener la aptitud, lo siguiente:

a) Mantener el adiestramiento permanente en cuanto a las tareas de construcciones reparaciones aeroportuarias.

b) Incrementar la aptitud de las secciones, reparaciones de daños.

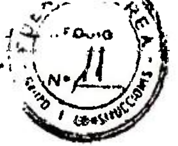
c) Mantener y actualizar el material vial para la ejecución de la tarea.

d) Crear el Centro de Adiestramiento para las construcciones y reparaciones de infraestructura, caso de refugios para aeronaves y personal.

e) Preveer y actualizar los planes de los sistemas de defensa para material y personal en todos los aerodromos de futuros despliegues.

CS-1-242

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL



f) Obtener maquinarias más livianas, transportable por vía aérea del tipo observado en uso en el Ejército Británico.

Com(R) RAUL MALDONADO

CS-1-243

RELATO

Brig. GILOBERT,

Héctor Ricardo

G
I
L
O
B
E
R
T

APELLIDO Y NOMBRE

Shirley Kingsley

CS-1-244

C5/15

La Gestión del Vcom. Héctor Ricardo Gilobert

El quinto Representante Argentino ante la Comisión Consultiva Especial Residente en Puerto Stanley, fue el Vcom. Gilobert, quien se desempeñó en ese cargo desde Feb. de 1980 hasta principios del mismo mes de 1982.

Sus responsabilidades eran, en términos conceptuales, las siguientes:

Dar solución, en acuerdo con el Representante Británico (secretario Jefe del Gobierno Colonial), a los problemas operativos o de interpretación que en las Islas Malvinas, surgieran de la aplicación de los Acuerdos de 1971.

Coordinar las actividades de todos los Organismos del Estado Argentino que operaban en Malvinas.

Dependía:

Funcionalmente, del Ministerio de RR.EE.

Orgánica y administrativamente de LADE.

Mantenía estrecha relación funcional con el EMGFA J III

La nómina completa del personal que cumplió funciones en Malvinas en este periodo fue el siguiente:

Representante Argentino: Vc. Héctor R. Gilobert

Agencia LADE Jefe Sr. Miguel Olaechea
Auxiliar Mr. Richard Anderson
Auxiliar Mr. Alexander Bett

Radio Operador y Controlador de TWR SP. Héctor Blanco – SP. L. Peralta

Ministerio de Educación Profesores de Castellan
Mauricio Matthews
Alicia Zapata de Matthews

YPF Jefe de Planta Sr. Luis Boursenard - José L Boscardín
Auxiliar Sr. Carlos Degesse

Transportes Navales CF Rodolfo Gafoglio no residente

Gas del Estado Encargado de Planta y Comercialización Mr. R. Anderson

CS-1-244

Este periodo resultó sumamente rico en acontecimientos políticos. El desarrollo de los mismos produjo un vuelco sustancial de la situación que a comienzo de los 80 se veía como favorable a las aspiraciones argentinas, pero que paulatinamente acumuló tensiones hasta llegar al conflicto armado.

La Situación a Comienzo de los 80

Para la época en que se hizo cargo el Vc. Gilobert, parecía que el Gobierno del Reino Unido había comenzado a buscar seriamente una solución a la disputa de soberanía que mantenía con la Argentina. Esto se materializaba en la propuesta de Lease Back o Arrendamiento de las islas por un largo periodo.

Esta propuesta, si bien no satisfacía por completo las aspiraciones argentinas, constituía un avance trascendente y un cambio radical en la actitud negociadora del Gobierno Británico, que parecía abandonar las viejas tácticas dilatorias.

Por otra parte, el accionar argentino en beneficio del bienestar de la población malvinense se encontraba en el momento de máximo esfuerzo. En efecto, había transcurrido casi una década desde el primer vuelo de LADE y ya los malvinenses disfrutaban sin reparos de los distintos servicios que recibían de la Argentina.

De los servicios oficiales que se brindaban por imperio de los acuerdos del 1971, se habían derivado muchos otros beneficios que favorecían el mejoramiento de las condiciones generales de vida en Stanley . Citemos solamente los más importantes:

Dos vuelos semanales de Lade F 27 y F 28. Esto permitía la estadía de turistas, con el consecuente beneficio para el comercio y la hotelería.

Servicios postales y de carga en todos los vuelos que posibilitaban la llegada regular de la correspondencia, diarios, revistas, videos, películas para su proyección en el cine local y el abastecimiento de verduras, medicinas, etc.

Provisión regular por parte de YPF de nafta y kerosene. El gas oíl, fuel oíl y lubricantes eran comercializados por la FIC.

Provisión de gas licuado en garrafas y cilindros por parte de Gas del Estado. Esta Empresa debió ampliar su planta de almacenaje para poder satisfacer la demanda .

Servicio de transporte marítimo, por parte del STN dependiente de la ARA, con una frecuencia cuatrimestral que aseguraba el abastecimiento de gas, nafta y otros productos que adquirían en Argentina, tales como harina, maíz, alimento balanceado y comestibles varios.

Servicio de Enseñanza del idioma Castellano en las escuelas de Puerto Stanley., brindado por intermedio de maestros argentinos bilingues

Becas para los jóvenes malvinenses que quisieran cursar estudios secundarios completos en los colegios británicos de mayor categoría de Argentina.

CS-1-245

Incremento notable del turismo, tanto argentino como internacional y de la actividad comercial vinculada al mismo.

Simultáneamente con el cambio del Representante Argentino se producía en la parte británica el cambio de Gobernador, del Secretario de Gobierno y del Reverendo de la Catedral Anglicana . Es decir, que excepto el Gerente de la FIC , las personalidades más influyentes eran nuevas.

Esto hacía suponer la existencia de un clima favorable para el desarrollo de una gestión sin prejuicios ni desgaste.

La Actitud de las Nuevas Autoridades Británicas.

El primer gesto de buena voluntad de las nuevas autoridades fue otorgar al Representante Argentino un trato distinguido, preferencial y fluido que se ponía de manifiesto en toda reunión social o de trabajo que sostuvieran.

Los problemas de aplicación o interpretación del Tratado de 1971 eran analizados sin especulaciones y criterio amplio lo que permitía encontrar soluciones sin demoras. También se lanzaban nuevas ideas en procura de encontrar otros campos donde ampliar y profundizar la cooperación.

Se puede asegurar que por entonces la actitud y disposición del Gobernador Rex Hunt, como la de su Secretario de Gobierno Dick Baker era claramente favorable al incremento de las relaciones con Argentina.

Quizás el gesto más manifiesto de esa política de apertura y acercamiento se materializó al autorizar la construcción de la nueva Residencia para el Representante Argentino,que por sus dimensiones y jerarquía sólo era superada por la residencia del propio gobernador.

Esta medida, aparentemente sin trascendencia, venía siendo largamente postergada, debido a la férrea oposición de los grupos de presión, que no querían que al Representante Argentino, se le reconociera un nivel jerárquico social equivalente al de las máximas autoridades británicas.

En efecto, los gobiernos anteriores habían negado esa autorización con diversos pretextos, cediendo a las aspiraciones de aquellos que no querían aceptar la existencia de un par argentino y se empeñaban de que el nivel de consideración pública hacia la persona del Vcom. no pasara mas allá de la correspondiente a un jefe de agencia de línea aérea.

Hasta entonces todos los anteriores Representantes se habían visto obligados a vivir en una casa, aunque de adecuado confort era de muy reducidas dimensiones. La misma había sido cedida por el Gobierno de las Islas y era de la clase que se le proveía a los agentes de cuarto nivel.

CS-1-246

La buena disposición de las máximas autoridades británicas no cambió en el plano personal ni aún en los momentos en que las relaciones entre nuestros gobiernos alcanzaban su mayor nivel tensión, aunque sí se notaba una pérdida de flexibilidad a medida que Bs. As. y Londres endurecían sus posiciones.

Esta difícil situación, nunca fue impedimento para que los problemas que se presentaban al nivel local, fueran tratados en un clima de máxima cordialidad. Siempre se llegaron a soluciones aceptables para ambas partes, sin necesidad de derivar el tratamiento de esos problemas a la instancia superior, con sede en la Cancillería.

Era claro para ambas partes, que la solución del conflicto de soberanía, pasaba exclusivamente por manos de los respectivos gobiernos centrales y no por la posición que pudieran adoptar ellos en Stanley. Por eso nunca se llevó al plano local la disputa territorial.

También estaba claro que cuanto mejor fuera el entendimiento entre ellos mejores serían las soluciones y mayores los beneficios para ambas partes. Posiciones encontradas sólo redundarían en impedimentos para la fluida prestación de los servicios con los que nuestro país procuraba lograr paulatinamente la voluntad de los habitantes.

Las Relaciones del Personal Argentino con la Comunidad

Llegar a lograr una relación fluida con la comunidad malvinense no resultaba asunto fácil debido a que se chocaba con una actitud cautelosa de la gente y la valla que suponía no tener un idioma común para comunicarse con soltura.

En definitiva, el mayor o menor manejo del inglés resultaba determinante para poder integrarse y participar activamente en la sociedad o quedar aislado definitivamente. Esto último ocurrió con la mayoría del personal civil que prestó servicios en Malvinas durante ese periodo.

Los nativos, en su mayoría descendientes de escoceses y galeses, desconfiaban tanto de los argentinos como de los ingleses. Con la idiosincrasia propia del isleño o del hombre de campo se mostraban esquivos y reservados, parecían preferir no romper el aislamiento en que vivían. Sin embargo una vez que se conseguía penetrar esa coraza se mostraban en toda su gentil sencillez.

La mayor integración se daba entre los niños, que rápidamente aprendían inglés en la escuela y hacían amistad con los chicos malvinenses que en su mayoría, ajenos a la disputa territorial, no tenían prejuicios de integrarse con los argentinitos.

El Vcom. Gilobert, al igual que todos los Representantes anteriores, se trasladó a Malvinas con su familia. Al llegar se trataba solo de su esposa y tres hijos varones y todos venían sufriendo el lento proceso de adaptación hasta que el nacimiento de su hija aceleró en forma notable la inserción de toda la familia en la comunidad.

La señora de Gilobert, que había llegado con tres meses de embarazo, había acudido al hospital local para los controles regulares y en vista de la buena atención que

CS-1-247

recibía decidió tener su hija en Malvinas y así fue como a mediados de Julio de 1980 nació Mariana en el King Edward Memorial Hospital de Puerto Stanley..

Este acontecimiento, en principio generó resquemores entre la población puesto que temían que de ello, Argentina pudiera montar un show propagandístico, a los que los Malvinenses eran extremadamente sensibles.

Una vez que estuvieron seguros de que aquello no ocurriría, la gente volcó su simpatía hacia ellos. Todo el mundo se interesaba por el estado de la madre y su hija y les manifestaban de diversas maneras, innumerables muestras de afecto.

Es que los nacimientos en las Malvinas, por escasos, no más de 4 o 5 por año, resultaban ser un acontecimiento feliz del que participaban todos los miembros de la comunidad.

Así fue que se abrieron insospechados canales de comunicación entre la familia Gilobert y el resto de los habitantes, que facilitó su integración y la relación cordial hasta con los miembros más duros de la resistencia.

La relación de amistad que llegaron a cultivar con muchos de los malvinenses le permitió al Vcom. conocer los sentimientos más profundos y las opiniones más sinceras de la gente, con respecto al conflicto y llegar al convencimiento de que no se podría esperar, al menos de esa generación una aptitud de aceptación hacia los reclamos argentinos.

Todavía hoy, a pesar del tiempo y los acontecimientos dramáticos que los separaron, la familia Gilobert recibe muestras de afecto y Mariana sigue siendo motivo de interés social para los malvinenses, como queda de manifiesto en la carta y la publicación periodística que se adjunta.

Todo esto no significa, que los Gilobert, como todas las familias argentinas que pasaron por Malvinas, no hayan tenido que soportar alguna vez gestos o actitudes poco amistosas de parte de un grupo de adolescentes que formando pandilla, montados en sus motos y con varias cervezas de más se sentían los abanderados de la resistencia.

Pero de todos los argentinos que prestaron servicios en Malvinas el que tuvo mayor éxito de integración fue el Sr. Carlos Degesse, auxiliar de YPF, joven y soltero, padeció el aislamiento por algún tiempo hasta que se animó a frecuentar los PUB en donde en poco tiempo logró ser aceptado como un parroquiano más.

Todos los viernes participaba de la tradicional borrachera general, con la que se festeja la llegada del fin de semana, como así también de la habitual gresca que da término a esas tan peculiares reuniones sociales, conforme a las más arraigadas tradiciones británicas.

Al principio esa conducta fue motivo de preocupación y a punto estuvo el Vcom. de solicitarle el relevo, pero luego advirtió que esos episodios antes que considerarse anti sociales formaban parte del folklore y daba temple a la amistad entre los participantes, ya que al día siguiente se los podía ver jugando rugby como si nada hubiera pasado.

CS-1-248

Carlos era un malvinense más, totalmente integrado y respetado por sus pares. A pesar de su medio inglés pronto trabó relación sentimental con la esposa de Mr. Terry Peck, ex jefe de la Policía, acérrimo opositor a la causa argentina y activo miembro del FICommittee.

Pero esto que en nuestro país hubiera desembocado en un drama pasional, allí se resolvió al mejor estilo inglés, Peck se mudó de casa con su hijo varón y Carlos fue a ocupar su lugar, haciéndose cargo de la mujer y de las hijas mujeres de aquel. Había solucionado su problema de soledad y alojamiento.

Esta relación armoniosa, explícita y aceptada sin reparos por la comunidad terminó recién cuando al finalizar el conflicto, Carlos fue repatriado junto con las tropas argentinas. Ese día lo despidieron desconsoladas la ex esposa y las hijas de T. Peck .

El Sr. Carlos Degesse permaneció en Stanley voluntariamente durante toda la guerra y tuvo una valiente actuación, reaprovisionando los aviones aún bajo fuego enemigo, por lo que se hizo acreedor de una distinción por parte de la FAA.

Mr. T. Peck, después del 2 de Abril mantuvo un a conducta dubitativa por cierto tiempo hasta que huyó al campo para actuar como baquiano de las patrullas británicas, colaborando para la selección de San Carlos como lugar apto para desembarco y posteriormente en la exploración de los caminos de aproximación a Stanley.

Estas son sólo algunas de las anécdotas de las muchas que se podrían relatar y que permiten pensar que la integración entre argentinos y malvinenses, hubiera sido lenta pero perfectamente posible y a partir de allí seguramente la resistencia a las aspiraciones argentinas hubiera cedido. Por supuesto que nunca se sabrá cuánto hubiéramos tenido que esperar.

El Pensamiento de los Malivinenses .

El malvinense, en general más allá de sus gestos y actitudes corteses o cordiales hacia el personal argentino, sustentaba un claro sentimiento de rechazo a la posibilidad de que alguna vez se produjera el temido cambio de soberanía. Por eso se resistía a toda acción que supusiese un avance en las negociaciones.

Por supuesto que en esa resistencia podían reconocerse distintos matices, según cómo cada uno interpretaba que serían afectados sus intereses, tradiciones y estilo de vida.

Por ejemplo, los funcionarios de mayor nivel, en su mayoría proveniente de la Gran Bretaña, poco les afligía el destino final de las islas, pero implementaba rigurosamente la política de su gobierno, sin tomar partido ni manifestar simpatía por una u otra posición.

Otro grupo que se distinguía era el que integraban los ciudadanos de otros países de la Comunidad Británica, tales como neozelandeses, australianos, canadienses, más los

CS-1-249

chilenos y uruguayos. Todos ellos se mostraban particularmente detractores, suponiendo que serían los que más perderían, ya que como no eran ni británicos ni nativos, no tenían muchos derechos por reclamar.

El tercer grupo estaba constituido por los malvinenses nativos, en su mayoría descendientes de escoceses y galeses, algunos con varias generaciones de antecesores en las islas, no comprendían ni reconocían los reclamos argentinos basados en el despojo sufrido, en la historia ni en los títulos reales heredados.

Como súbditos de un reino forjado a sangre y fuego que lucho durante siglos para finalmente someter a las naciones vecinas como los escoceses, galeses e irlandeses, sólo entienden los derechos que da la ocupación, que cuanta más larga más legítima consideran. De la misma forma construyeron el imperio y defendieron sus posesiones mientras les fue posible.

Además permeables a la propaganda sistemática veían y aún verán a la Argentina como un país extraño, de gente distinta que habla un idioma que no entienden, de costumbres, hábitos y religión diferentes. Las pocas noticias que se les hacía conocer estaban siempre referidas al Gobierno Militar, el terrorismo, la represión, las sublevaciones, la inflación, las huelgas y otros males que ellos en esas islas alejadas del mundo, no padecían.

La mayoría sospechaba que los ingleses finalmente los abandonarían y no pocos vivían con el temor a una evntual invasión de *los Argies*, que consideraban que tarde o temprano ocurriría.

En definitiva, se puede decir que la población en general era contraria a que las relaciones con nuestro país prosperaran más allá de los aspectos meramente comerciales y ello sólo en la medida que pudieran controlar sin poner en peligro su estilo de vida.

En ese sentido su actitud era comparable con la de los pueblos indoamericanos del norte de nuestro país, que parecen rechazar toda expresión que resulte ajena a su cultura y tradiciones.

La Acción de los Grupos de Presión y las Contramedidas Adoptadas

La mayor resistencia a la presencia argentina, provenía de los grupos de presión que al ver peligrar sus intereses se defendían con todos sus recursos, aunque por distintas motivaciones.

La Falkland Islands Company, dominadora por décadas de toda la actividad económica de las islas sentía cada vez más el peligro de tener que enfrentarse con la competencia argentina y no avizoraba ninguna perspectiva beneficiosa ante un eventual cambio del status de soberanía.

Por el contrario sabía que perdería todo privilegio y como defensa montó y patrocinó en forma permanente toda acción de desprestigio contra de nuestro país,

CS-1-250

oportunamente favorecido por las dificiles circunstancias que atravesábamos por aquellos años.

El Falkland Islands Committee local estaba constituido por nativos y británicos de todo nivel social y si bien con su accionar favorecían los objetivos de la Compañía, las motivaciones no eran las mismas. Ellos expresaban quizá con exagerada vehemencia, el sentir de la poblacion, en general gente simple con arraigado sentimiento de nacionalidad y apegado a costumbres y tradiciones seculares.

Entre ambos grupos habían logrado neutralizar toda la acción de penetración que venía realizado la Argentina, mediante la difusión de toda información negativa que perjudicara la imagen de nuestro país. Además con ingeniosos ardides buscaba desvirtuar las bondades de los servicios que se prestaban en beneficio de la población. Analizaremos los casos más notables.

Los Becarios

Por ejemplo , habían logrado que los becarios malvinenses que cursaban sus estudios en los más selectos colegios británicos de Bs. As. y La Cumbre se manifestaran habitualmente en forma negativa hacia la Argentina o de lo contrario, como relata el Vcom. Carnelli eran considerados poco menos que traidores.

Quizá por efecto de la extorsión a que eran sometidos, estos jóvenes actuaban como si en esos colegios les hubieran inculcado gran amor hacia Gran Bretaña y cierto desdén por la Argentina. Es decir que después de años de tanto esfuerzo, en lugar de simpatizantes, habíamos formado decenas de opositores .

Se pensó, entonces que la contramedida eficaz pasaba por el cambio de Colegios. Con esa intención se puso a disposición de los estudiantes malvinenses becas en el Liceo Aeronáutico. También se gestionaron ante la ARA becas para el Liceo Naval Femenino pero el conflicto dejó trunco el proyecto.

Para el Liceo Aeronáutico se presentó el joven Paul Betts, proveniente de una familia con cinco generaciones en las islas. Este joven, si bien al principio tuvo serias dificultades para adaptarse, especialmente por problemas de idioma, pudo finalmente encaminarse gracias a su tesón y a la buena disposición de las autoridades del Liceo que supieron brindarle el apoyo necesario.

Paul Betts, se encontraba cursando el segundo año cuando estalló el conflicto armado, decidió continuar en el Liceo y finalmente se graduó de alférez de la reserva en 1985. Naturalmente nunca más pudo volver a Malvinas y se radicó definitivamente en la Argentina. Posteriormente se casó y actualmente vive en Rosario con su familia.

Este caso que fue único, había causado alarma en los grupos opositores debido al entusiasmo que despertó entre los jovencitos malvinenses, que con la candidez propia de la edad, no se detenían en especulaciones políticas y alimentaban la esperanza de vestir ellos también el uniforme del Liceo.

CS-1-251

LADE y los Servicios Aéreos Internacionales.

Era a través de los servicios de LADE que se tenía las mejores oportunidades para entrar en contacto directo con los malvinenses. Tratándolos con cordialidad se procuraba solucionarles todos los problemas, conseguirles algún descuento, hacerlos sentir seguros y de esa forma ganarse su confianza y simpatía.

Pero la resistencia operó con sagacidad y a través de la FIC no solo lograron en cierto momento alejar a la gente de la Agencia de Lade , sino también hacerse con la mayor parte de los beneficios comerciales. La Compañía, constituida en agencia de viajes consiguió por un breve periódo a manejar la venta de todos los pasajes, tanto los de Lade, AA y los internacionales en su condición de representante de la British Airways.

Es decir que montaron un servicio que hacía innecesario que los pasajeros, en su mayoría empleados de la FIC o del Gobierno, concurrieran a las oficinas de Lade. Todas las gestiones, reservas y pagos se hacían en la Compañía. Llegaron hasta intentar de que Lade les otorgara la totalidad de las plazas en reserva y con ello hubieran logrado monopolizar la venta y controlar quiénes y cuándo podían viajar.

Además armaban paquetes que incluían el vuelo de Lade hasta CRV, de allí la conexión AA o Austral hasta AER, donde los pasajeros malvinenses eran esperados por personal de la British que los conducía a un hotel para pernoctar. Al día siguiente los llevaban a EZE para ser embarcados en el vuelo a Londres de esa compañía.

Naturalmente, era una oferta de servicio ideal para los malvinenses que se sentían asistidos y protegidos durante el difícil trance que para ellos significaba el tránsito por ese país del cual tenían tan malas referencias.

No resultaba fácil neutralizar las acciones de la FIC por cuanto su proceder era perfectamente legal y encuadrado perfectamente en las reglas de IATA. Sólo mediante la implementación de un servicio mejor se podía esperar recuperar los pasajeros.

Así fue como se propuso al Director de Lade, Com. Hugo Liernur una nueva programación, quien de inmediato se movilizó hasta hacer posible la implementación de la iniciativa.

Esta consistía, por una parte, en modificar la ruta y los horarios del vuelo semanal de la siguiente forma F 28 MLV CRV BCA EZE AER. El avión debía pernoctar en STY e iniciar el vuelo temprano para llegar a EZE con la anticipación necesaria para facilitar la conexión con el vuelo de AA a Londres. Este vuelo tenía la ventaja de ser directo, en cambio el de la British hacía varias escalas intermedias.

De esta manera le evitábamos al pasajero malvinense los inconvenientes de cambiar de línea en CRV, de tener que pernoctar en Bs. As. y lo dejábamos al pie del avión de AA que lo llevaba en vuelo directo. Todas estas innovaciones daban como resultado que el viaje a Londres se les reducía a la mitad de tiempo y además les ahorraba los gastos de traslado y pernocte.

CS-1-252

También para mejorar la atención local se incorporó a la agencia un malvinense de confianza. Para ello se eligió al Sr. Alexander Betts, padre del Cadete Paul Betts. Esta persona resultó sumamente útil ya que gracias a la relación casi familiar que tenía con todos los habitantes podía darle al malvinense lo que la FIC ofrecía como ventaja especial ' atención por su propia gente'.

Cabe recordar que desde el mismo inicio de las actividades de Lade en Malvinas, el Sr.Richard Anderson venía desempeñándose como auxiliar del Jefe de Base. En aquel momento había sido propuesto por el Gobierno local por hablar un poco de castellano, pero no resultó ser una persona de confianza, en realidad era el 'espía oficial' que debíamos tolerar.

A través de él, tanto el Gobierno como la FIC y el FI Committee se enteraban diariamente de todo lo que ocurría en Lade y en la oficina del Vcom. Esta situación aunque resultaba sumamente incómoda había que aceptarla y manejada con inteligencia hasta posibilitaba sacar ventajas, ya que dejando trascender sólo aquello que nos convenía, verdades o mentiras, se lograba desinformar al oponente.

También estaba prevista la incorporación como auxiliares de abordo (azafatas) de dos jóvenes malvinenses para desempeñarse con exclusividad en los vuelos de Lade a MLV. Esto tenía como propósito el de asegurar la atención al pasajero en su mismo idioma a la vez que era una nueva forma de vincular a los jóvenes en relación laboral con Argentina.

Esta iniciativa despertó gran expectativa, pero su implementación se vio demorada en razón que la mayoría de las potenciales candidatas eran menores de edad y las mayores de 18 años ya estaban casadas y cargadas de hijos, como era costumbre en las islas.

Finalmente la guerra dio por tierra con esta buena iniciativa, que sin dudas hubiera contribuido de manera importante al objetivo de integración.

Otro servicio que se cumplía desde la agencia de Lade, era el de encargos a titulo de favor que el personal de las distintas dotaciones había perfeccionado a través del tiempo y que para entonces bajo el control del Sr. Miguel Olaechea había alcanzado su máximo nivel de eficiencia. Esto consistía en levantar pedidos en Stanley de encargos de mercaderías y servicios a obtener en CRV para beneficio de los malvinenses.

En cada avión llegaban, sin cargo alguno, los pedidos que hacían los habitantes, tales como pan francés, frutas, verduras, sándwichs de miga, etc. como así también objetos reparados de toda clase, tales como zapatos, relojes, aparatos musicales, artefactos eléctricos, etc.

La gestión había sido asumida en CRV por el chofer del taxi que habitualmente trasladaba a las tripulaciones de Lade, Sr. Héctor García. Él desempeñó esta tarea en forma casi anónima, voluntaria y gratuitamente durante años y con sus buenos oficios contribuyó de manera significativa con la gestion de todos los Representantes.

CS-1-253

Cabe destacar que en este campo ni la FIC ni el FI Committee intentaron poner trabas, debido quizás a que sus miembros también eran frecuentes usuarios de este servicio de buena voluntad. Sólo por el ingreso de papas elevaban sus quejas al gobierno, aduciendo razones fitosanitarias, pero el real propósito que los movilizaba era evitar que los malvinenses abandonasen la tradición de cultivar cada uno su propia huerta, baluarte del autoabastecimiento.

Gas del Estado

Gas del Estado concretó, en este periodo, importantes obras de ampliación de su Planta de Almacenaje de garrafas y cilindros de gas licuado, con el fin de satisfacer la demanda que crecía día a día.

En efecto, el consumo de gas se había generalizado en la población, no sólo por las intrínsecas ventajas de este combustible sino también por el bajísimo precio con que se comercializaba en Stanley. Los malvinenses parecían decididos a abandonar la secular y dura práctica de la extracción y utilización de la turba.

Los Ingenieros de G.E. eran por entonces los responsables de las acciones en Malvinas y llevaron a cabo una eficaz tarea de divulgación de las ventajas del gas, mediante exposiciones y demostraciones, como así también en generar confianza sobre la continuidad y oportuno abastecimiento.

Se sabe que después de finalizado el conflicto y una vez agotadas la existencia del depósito argentino, los malvinenses debieron volver a la turba por un largo tiempo ya que la provisión desde la GB elevaba su costo a valores imposibles de afrontar. Hoy se abastecen desde Chile.

La FIC no se oponía al aprovisionamiento de gas de la Argentina pero si sacaban buen rédito de ello. Como dueños exclusivos del muelle cobraban un altísimo precio por la carga y descarga, transporte y manipuleo del gas. Al final, Gas del Estado terminaba pagando a la FIC por el servicio de muelle más que lo que recaudaba por la venta del gas a la población.

Como contramedida se propuso que se ajustara el valor de venta, cargándole los costos impuestos por la FIC, de esa forma el precio del cilindro de 45 Kg pasó de 7 a 14 Libras. Aunque en términos porcentuales eso significó aumentar el 100 %, el nuevo precio fue aceptado por la población como razonable gracias a que se explicó que obedecía a los altos costos de la FIC.

También se prometió que si la Compañía bajaba sus tarifas de muelle, en la misma medida se rebajaría el precio del gas. Esto no ocurrió nunca, por que la FIC prefirió cargar con el costo político del aumento y seguir haciendo su buen negocio.

Gas del Estado no tenía personal propio destinado en Malvinas.. La venta y distribución de los envases de gas había sido confiada al Sr. Richard Anderson, sin embargo los Ingenieros de G.E. viajaban a Stanley con frecuencia. El 2 de Abril los sorprendió en las islas, detenidos junto a otros argentinos, vivieron esa noche las alternativas de la reconquista bajo la vigilancia armada de los efectivos británicos.

GS-1-254

Yacimientos Petrolíferos Fiscales

La inversión de YPF en Malvinas fue cuantiosa. Años atrás había construído una planta de almacenamiento de combustible de dimensiones impresionantes. Se había previsto que su abastecimiento fuera realizado periódicamente por buques tanque desde la bahía adyacente.

Esta planta nunca pudo ser habilitada por que las autoridades británicas exigieron la construcción de un muelle especial para la descarga de combustible que contara con las máximas garantías contra los riesgos de contaminación de las aguas.

De esta forma lograron hacer estéril el esfuerzo de YPF y a la vez, sacar buen provecho económico ya que al no poder descargar a granel debía traer el combustible en tambores y para ello utilizar forzosamente el muelle de la FIC. Otra vez se presentaba la misma situación que con Gas del Estado.

La imposibilidad de utilizar la Planta y el alto costo de llevar el combustible en tambores, llevó a YPF a limitarse al aprovisionamiento de JP 1 para los aviones de Lade, kerosene y nafta para los pocos vehículos nafteros que había en Stanley. La FIC retuvo la comercialización del gasoil, para los Land Rovers y el fuel oil para la Usina.

Nunca prosperó la idea de construir un muelle especial de descarga de combustible a pesar que desde Cancillería se intentó permanentemente movilizar a YPF y a la ARA. Cuando se desató el conflicto la Fuerza Aérea tenía muy avanzados los estudios y la firme determinación de encarar esa obra con el Grupo 1 de Construcciones.

Los Maestros Argentinos y la Enseñanza del Castellano.

Seguramente este fue el campo donde menos conflicto se hayan presentado. En este período se desempeñaron como maestros, un matrimonio de jóvenes con ascendencia escocesa por lo que vieron facilitada su integración a la comunidad educativa local.

La tarea que debían desempeñar se veía favorecida por el hecho de que el grado de prejuicio de los niños era mucho menor y por que la mayoría de sus colegas eran de origen británico y no se interesaban o involucraban en la disputa territorial.

La Relación con el Gobierno y los Episodios Conflictivos más Importantes.

Las relaciones diarias del Vcom. Gilobert con las autoridades británicas se caracterizaban por tener dos caras diferentes. Fuera del horario de actividades lo trataban con genuina cordialidad y gestos de simpatía, participándolo de todas las actividades sociales.

Dentro del horario de trabajo la relación era, aunque de trato sumamente cortés, lleno de aristas conflictivas, de negociaciones diarias y soluciones dilatadas. Siempre

CS-1-255

estaba presente la intención de dejar claro que ellos eran el Gobierno y trataban de imponer soluciones acordes con sus intereses.

A su vez, era responsabilidad del Representante Argentino no aceptar soluciones que soslayaran los Acuerdos o significaran trabas para al accionar de los organismos del país que actuaban en Malvinas. Tanto el Secretario de Gobierno como el Gobernador se reservaban el rol de árbitros y con la intervención de ellos siempre se destrababa cualquier tratativa.

En este marco se presentaron durante este periodo algunos conflictos que en su momento tuvieron trascendencia pública y cuyo desarrollo fue seguido con suma atención por la Cancillería, pero sin necesidad de intervenir. Quizás los que merezcan ser recordados son los siguientes.

El arribo de los Barcos de Transportes Navales

Cada vez que llegaba un barco de Transportes Navales con el abastecimiento de gas, nafta y otras mercaderías indispensables para la vida de los isleños, se generaba un problema. Esto se debía o por que desde el barco trataban de imponer su propio criterio para establecer horarios de toma del muelle, de ejecución de la descarga u otros procedimientos operativos o por intransigencia de la FIC para aceptar otro criterio que no fuera el de ellos.

El conflicto de criterios entre Transportes Navales y la FIC nunca encontraba solución a través del tratamiento directo entre las partes y terminaba siendo elevado para su discusión en el seno de la Comisión Consultiva donde finalmente se llegaba sin dilaciones al acuerdo.

Por supuesto, la FIC era la única que salía ganando por que finalmente facturaba a TN la ocupación del muelle por el tiempo que se había demorado en alcanzar los acuerdos. Ya el Vcom. Carnelli en su relato hace referencias a lo que sucedía en los años de su gestión y que siguió repitiéndose a lo largo del tiempo.

Pintadas en los Depósitos de YPF

Después de la visita de Mr. Rowland, los ánimos de la población quedaron muy caldeados y los más activos miembros del FICommittee decidieron hacer una incursión sobre las instalaciones de YPF y llenarla de pintadas en repudio a las negociaciones y a la Argentina.

Presentada la queja a las autoridades, éstas quisieron restarle importancia al hecho, y dejar las cosas como estaban, dando a entender que no consideraban de interés la identificación de los responsables.

Entonces el Vcom. , con la intención de forzar una reacción de parte de las autoridades, le manifestó al Secretario de Gobierno que ante la sospecha de que el

CS-1-256

combustible pudiera haber sido contaminado se veía en la obligación de suspender los vuelos de LADE, hasta tanto se despejara toda duda al respecto.

Como para la certificación del combustible era necesario el envío de muestras a los laboratorios de YPF y esto requería el vuelo especial de un avión con combustible suficiente para hacer el cruce de ida y regreso sin abastecerse en Stanley. Es decir que la solución llevaría mucho tiempo y mientras tanto no se podrían reiniciar los servicios.

Pero todo eso se podía evitar si se lograba la identificación y la declaración de los responsables garantizando que el combustible no había sido contaminando. Además los autores debían asumir la responsabilidad civil en caso de que ocurriese algún problema atribuible a esa acción.

Todo esto se puso en conocimiento de la opinión pública, para que no les pasara inadvertido de que los principales perjudicados del atentado eran ellos y no los argentinos. La gente reaccionó conmocionada cuando evaluaron los perjuicios que significaba la suspensión de los vuelos.

Los afectados, no sólo eran los pasajeros que tenían ya programadas sus vacaciones, sino también toda la industria turística que se verían privados de los contingentes argentinos con el consiguiente efecto negativo en los hoteles y comercios.

Esto obligó al Gobierno a cambiar inmediatamente de actitud. Esa misma tarde ya habían identificado a los autores de quienes obtuvieron las seguridades de que el combustible no había sido contaminado. El Gobierno asumió la responsabilidad, garantizando en forma oficial la veracidad de sus dichos, así mismo se hizo cargo de la limpieza de las pintadas.

Al frente de los jóvenes que hicieron las pintadas había estado nuestro conocido Terry Peck. La población, al tomar conciencia del grado de perjuicio que les hubiera provocado, repudió en forma unánime el accionar de este grupo, que de héroes pasaron a villanos. Felizmente, esto los llamo a sosiego y por algún tiempo dejaron de molestar a los argentinos.

El manejo acertado de esta difícil situación y su final feliz mereció una conceptuosa nota de felicitación de la Cancillería, la que fue incorporada al Legajo Personal del Vcom Gilobert.

Prohibición de Ingreso a Plataforma para el Señalero de LADE

Un día momentos antes del arribo del vuelo semanal de F 28, el gerente de Lade recibió la comunicación de parte del Jefe del Aeropuerto de que en lo sucesivo ya no podría ingresar a plataforma personal de Lade para cumplir las funciones de señalero y que el guiado del avión hasta la posición de estacionamiento lo haría un empleado del aeródromo.

Esto que aparentemente era una medida sin mayor importancia y que pudiera haberse tomado como un alivio a las tareas del personal de Lade, en Malvinas se

CS-1-257

encuadraba dentro de las políticas del FI Committee, que buscaba lograr el desplazamiento paulatino de los argentinos, de cualquier actividad hasta hacer innecesaria su presencia en las islas.

La máxima expresión de esa política la había montado la FIC con la venta de pasajes y el manejo de los pasajeros, en un intento de asumir las funciones y tareas de la Agencia de Lade. Cabe destacar que el Jefe del Aeropuerto Mr. Fitzgerald Cheek, era activo miembro del Committee, por lo que su decisión no llamó la atención.

Informado de esta situación el Vcom. Gilobert ordenó al SP. Peralta, operador de TWR en castellano para los aviones de Lade, que el F 28 regresara a cabecera de pista y allí permaneciese hasta que se modificara la medida restrictiva. Esto, naturalmente, creó un clima de gran tensión entre todos los presentes, pasajeros y acompañantes.

De inmediato se reunió con el Gobernador, quien se encontraba en el aeropuerto esperando el arribo de su hijo que venía de Londres a pasar sus vacaciones en Stanley. Esta circunstancia le daba más gravedad y dramaticidad a la situación.

Mr. Hunt escuchó y consideró razonables los argumentos del Vcom. en el sentido de que ninguna aerolínea confiaría la responsabilidad de la maniobra de aproximación al hidrante a personal ajeno y sin adiestramiento certificado.

Nunca más se intentó implementar nuevamente esa arbitraria medida.

La Conducta de los Turistas.

Tal como lo relata el Vcom. Carnelli la llegada masiva de turistas y el afán irreprimible de comprar cuanta baratija le ofrecían en Stanley, no resultaba beneficioso para la imagen que se pudieran hacer los malvinenses de los argentinos.

Había sido preocupación de todos los Representantes lograr moderar la conducta de los turistas, mediante recomendaciones previas al desembarco, donde se explicaba la diferencia de idiosincrasia entre ambos pueblos, etc, etc... pero todo resultaba en vano, por que a pesar de que escuchaban las recomendaciones con la mejor disposición de ponerlas en práctica, llegado el momento nunca pudieron doblegar el temperamento bullicioso y exuberante que nos caracteriza.

En cierta oportunidad llegó una turista argentina, familiar directo de un General, que por entonces se desempeñaba como Gobernador de una Provincia, lo que la transformaba en visitante VIP. A poco de haber llegado inició una relación sentimental con un joven maestro inglés. No pasaron dos días cuando esta niña abandonó el hotel y se fue a vivir con su maestro y éste a faltar a su trabajo.

Si bien la comunidad malvinense no se caracterizaba por la solidez de sus relaciones matrimoniales ni causaba asombro el constante mudar de parejas, este episodio llegó a tener tanta repercusión pública, que el Gobernador se interesó por ella y le pidió al Vcom. que viera la forma de enviar de vuelta al continente a nuestra fogosa compatriota.

CS-1-258

Este, a pesar de que la prolongación de esa situación tampoco resultaba de su agrado, debió responderle que nada podía hacer, ya que la señorita era mayor de edad, que su comportamiento público no era indecoroso y que además como argentina le asistía el derecho de permanecer en Malvinas, sobre todo en condición de huésped de un residente.

Poco tiempo después, consumido el fuego de la pasión y sin que nadie hubiere intervenido, la joven emprendía el regreso y todo volvía a la normalidad.

Otra situación conflictiva surgió cuando a mediados de 1980, llegó a Stanley la señorita Santina Toranzo, para encargarse de los quehaceres de la casa del Vcom Gilobert.

Enterados de esto el FICommittee actuó sobre la Unión de Trabajadores de Stanley y presentaron un recurso ante el Dpto de Trabajo, reclamando la intervención oficial por interpretar que un extranjero había venido Stanley a quitarles puestos de trabajo que debían ser reservados para los malvinenses.

De inmediato, el Vcom. recibió una extensa nota del Secretario Baker, trasladando el reclamo de la Unión a la vez que solicitaba que le fuera informado en qué carácter se encontraba en Stanley la persona de referencia.

Esto que, también parece carecer de sentido, no era otra cosa que un nuevo intento de someter a las Reglas locales el accionar del personal argentino, por eso se considero necesario contestar en forma tajante y escueta mediante el siguiente texto La señorita Santina Toranzo pertenece al personal de servicio del Representante Argentino ante la Comisión Consultiva.

Allí terminó este episodio, pero más adelante se suscitaría otro quizás más complicado con la misma persona.

Recordemos al señor Alexander Betts, padre del cadete del Liceo Aeronáutico, empleado de la Agencia local de Lade y valioso colaborador del Vcom. , cada día estaba más vinculado a los argentinos al punto que se relacionó sentimentalmente con la Srta. Toranzo y terminó separándose de su esposa.

Cuando el Vcom. finalizó su gestión, la muchacha le anunció que se quedaría a vivir en Stanley para formar pareja con Betts. Nuevamente se alzaron voces de protesta de parte de los opositores aduciendo que la joven como había ido a Stanley a trabajar para el Vcom. debía volverse con él.

Por entonces, el enrarecimiento de la situación política concentraba toda atención de las autoridades locales, por eso este nuevo asunto sentimental ya no fue tema de tratamiento oficial y Baker se refirió al mismo en tono jocoso diciendo, Héctor, veo que la integración no sólo es posible sino que avanza aceleradamente.

CS-1-259

Al finalizar el conflicto el Sr. Betts y su nueva esposa abandonaron Stanley en los barcos que repatriaron a las tropas argentinas. Actualmente tienen tres hijos y residen en Agua de Oro, Sierras de Córdoba.

Otro episodio, aunque de menor repercusión pero digno de ser contado lo protagonizó un Mayor retirado del EA de apellido Rende quien llegó a Stanley a mediados de 1980 con su esposa en avanzado estado de embarazo.

Su intención era que la esposa diera a luz allí para constituirse, según él creía en el primer padre de niño argentino nacido en Malvinas, acontecimiento al que le asignaba mucha importancia y esperaba que tuvieran una gran repercusión periodística.

No obstante que se le hizo saber que ya había varios niños malvinenses de padres argentinos, no cesó en su propósito y permaneció en Stanley hasta que nació su niña y feliz, de inmediato emprendió el regreso en busca de la fama, no sin antes pagar la verdadera fortuna que le cobraron por el largo tiempo de estadía en el hotel, la atención médica y la internación de su esposa en el Hospital local.

Pero sería injusto cerrar este capítulo, sin antes aclarar que otros muchos argentinos que llegaron a las islas durante ese periodo contribuyeron significativamente en demostrar a la comunidad malvinense los aspectos positivos de la sociedad argentina.

Sobre todos, se destacaban las tripulaciones de los aviones, que por su conducta intachable e incesante esfuerzo por ayudar a los malvinenses, gozaban de gran prestigio y del reconocimiento. También eran admirados por el profesionalismo con que operaban, nunca un vuelo de Lade sufrió alguna situación de emergencia ni los pasajeros pasaron angustias.

Lo mismo ocurría con el personal de YPF, Gas del Estado o maestros y siempre la gente recordó con cariño a los Vcom. De la Colina, Bloomer Reeve, Carnelli, Canosa y sus respectivas familias.

La Nueva Residencia (Casa de Lade)

Desde mucho tiempo atrás la Cancillería encabezaba las gestiones para obtener autorización para construir una nueva residencia para el Representante Argentino, dado que la destinada a ese fin desde los tiempos del Vcom. Boomer ,era una pequeña casa del tipo de las que se adjudicaban a los funcionarios de tercer o cuarto nivel.

Corría el año 1980 y la nueva residencia que debió ser inaugurada por el Vcom. Carnelli o Canosa, todavía no contaba con la autorización para su construcción. Las trabas, aunque implementadas por el Gobierno, eran motorizadas por el FI Committe, cuyos miembros se oponían a que la casa de Lade, como ellos la llamaban, tuviera una jerarquía comparable a la del Gobernador.

Esto terminó, después de una larga conversación con el Gobernador Hunt, que menos permeable que los anteriores a los reclamos caprichosos del Committee, decidió

CS-1-260

terminar con esa situación absurda y allanó el camino para la construcción de la casa. La que finalmente se realizó con fondos de la FA.

Finalizada la construcción, su inauguración se postergó para hacerla coincidir con el 10 aniversario de los servicios aéreos de Lade a las islas. Para esa ocasión se había organizado una reunión social importante a la cual asistirían altas autoridades de la FA, Cancillería y del Gobierno local.

Enterados de esto, los miembros del Committee reaccionaron oponiéndose a la celebración y amenazaron con llevar a cabo delante de la Residencia una agresiva manifestación de repudio a la presencia de autoridades argentinas y de esa forma hacer fracasar la reunión.

Tan dura fue la reacción y tan determinadas se mostraban a cumplir con la amenaza que causaron verdadera preocupación tanto en el Gobierno local como al Vcom. que temieron en que la fiesta de celebración se transformara en un episodio bochornoso y trajera como consecuencias complicaciones en las relaciones entre las partes.

La semana antes de la fecha programada, la tensión había alcanzado tal nivel, que las autoridades británicas propusieron que se suspendiese la fiesta de celebración del aniversario y en su lugar se hiciera un Open House modesto, sin la concurrencia de autoridades argentinas.

A punto estuvo el Vcom. de aceptar esa solución pero providencialmente encontró la solución. Visitó personalmente a los miembros más influyentes del Committee para invitarlos en forma especialmente deferente, a la vez que apeló en forma sutil para que la proverbial caballerosidad británica, no estuviera ausente en esa ocasión.

La fiesta resultó un éxito total, no hubo manifestación, muy pocos faltaron y casi todos se agarraron una borrachera tal, que confraternizaron sin reparos con nuestras autoridades y hasta hubieran podido cantar el Himno Nacional Argentino.

Esta residencia, que fuera conocida como Lade House, hoy funciona como Museo de la Guerra y es denominada Britannia House

El Pedido de Auxilio por Desabastecimiento.

A mediados del mes de Agosto de 1981, se presentó en la casa del Vcom. el dueño de tambo local, muy afligido por que como consecuencia de una demora imprevista en la llegada del barco de abastecimiento, se había quedado sin alimento para sus animales y temía que en pocos días murieran.

Ante la situación de emergencia, hizo conocer a la población que gestionaría el envío de un vuelo de carga para satisfacer las carencias más urgentes y que todos tendrían la posibilidad de realizar sus pedidos.

CS-1-261

Con la lista de requerimientos, se propuso el envío de un vuelo especial de C 130 lo que fue autorizado de inmediato por las autoridades de la FA y aprobado por Cancillería. En tres días estaba solucionada la emergencia, todos felices menos las autoridades británicas.

Por primera vez los malvinenses habían concurrido en forma masiva a la oficina de Lade a buscar soluciones para sus necesidades, soslayando dar intervención a las autoridades de su propio Gobierno.

Esta situación no advertida al principio por el Vcom. Gilobert, provocó el disgusto de las autoridades locales que como consecuencia de ello adoptaron, algunas actitudes obstruccionistas.

La medida más manifiesta se materializó en la actitud intransigente del oficial de Aduanas, negando autorización para descargar tres bolsas de papas que traía el C 130 ,para consumo del personal argentino. Amparándose en reglamentaciones fitosanitarias, que las bolsas no podían ni siquiera tocar tierra y se cerró en no aceptar discutir el asunto.

La razón verdadera no era otra que imponer alguna restricción que afectara a los argentinos como acto de reafirmación de la autoridad británica. Afortunadamente las bolsas, como habían sido cargadas en CRV, estaban directamente atrás de la puerta bloqueando toda la carga.

Informado de la situación el Vcom. ordenó que si no se bajaban las papas tampoco se bajaría el resto de la carga y se fue a hablar con el Secretario de Gobierno. Era sábado por la tarde, todo el mundo se había volcado al aeropuerto, algunos con ansiedad esperaban la mercadería, otros estaban sólo para ver la operación del C 130, pero todos eran testigos de esa tensa situación de tira y afloje.

Cuando Gilobert llegó a la casa de Baker, para su sorpresa le dijeron que no estaba en casa y que no sabían cuando volvería. Era evidente que no lo quería recibir, así que se fue directamente a la residencia del Gobernador quien también se hizo negar, con el argumento de que estaba de paseo por el campo.

Sin autoridad que pudiera revertir la orden de Aduanas, transcurrieron un par de horas de nerviosa espera, durante las cuales la población miraba con aflicción el alimento que estaba destinado a salvar la vida de sus animales, seguía dentro del avión y con muchas probabilidades de volver a su origen.

Una vez más el Vcom. tuvo la idea de recurrir a la ayuda de los vecinos más necesitados y les confió que él ya no podía hacer nada, que solo Mr. Baker o Mr. Hunt podían destrabar la situación para poder iniciar la descarga, pero lamentablemente no podía ubicarlos, porque aparentemente se encontraban de paseo por el campo.

De inmediato todos partieron presurosos a localizar a sus autoridades y media hora después ya habían logrado la contraorden, no sin antes haber recibido una dura reprimenda, según era lógico suponer.

CS-1-262

Volvió a reinar la paz. Se había ganado otra pequeña batalla, las vacas nuevamente dieron leche y los argentinos volvimos a comer papas, pero también aprendimos la lección que era mejor trabajar mancomunadamente que tratar de actuar unilateralmente sobre la otra parte.

La White Card.

El Acuerdo de Comunicaciones de 1971 había establecido un documento especial para viajar a Malvinas o desde Malvinas al territorio continental, por medios aéreos o marítimos argentinos. Este tenía alcance tanto para argentinos como para británicos.

Se trataba de un simple carnet de cartulina blanca, por ello designado como white card por los isleños, que contenía los datos básicos personales. Reemplazaba al DNI argentino y al pasaporte británico. Sin él no se podía llegar o salir de las islas en medios argentinos de transporte.

Estos documentos eran emitidos exclusivamente por autoridades argentinas, en Buenos Aires por la Cancillería y en Stanley por el Representante Argentino. Por supuesto esto hería el orgullo británico, especialmente el de los miembros del Committee que se resistían a concurrir a Lade a gestionar la *white card.*

Pero no tenían más remedio, si no la tenían no se les extendía pasaje. Burlar esta disposición que los sometía al control por parte de los argentinos debe haber sido un desafío para la mayoría de los isleños.

Un día un viejo nativo de las islas y miembro activo del Committee, decidió conocer su madre patria, aprovechando la prosperidad económica que había alcanzado vendiendo baratijas a los turistas argentinos.

Cuando gestionó el pasaje, dijo que la *white card* la tenía desde la época del Vcom. Carnelli, que en ese momento no la encontraba, pero que la presentaría en el aeropuerto el día del vuelo. Ese día llegó sobre la hora de cierre de puerta ya cuando todos los pasajeros habían embarcado.

Cuando el Jefe de Lade, le requirió la presentación de la *white card* dijo tenerla en la valija que ya había sido cargada en la bodega, especulando que en el apuro por liberar el vuelo no se insistiría en exigir la presentación del documento, subió al avión presurosamente.

Informado de ello, el Vcom. debió subir abordo, y adoptando la actitud más cordial posible le recordó que si no había *white card* tampoco había vuelo y así fue como don Desmond Peck tuvo que bajarse y postergar su viaje para cuando ya tuviera su white card.

Felizmente, este episodio fue tomado con humor tanto por su protagonista, que seguramente había perdido muchas apuestas, como por el resto de la población. Además

CS-1-263

como don Desmond Peck tuvo que bajarse y postergar su viaje para cuando ya tuviera su white card.

Felizmente, este episodio fue tomado con humor tanto por su protagonista, que seguramente había perdido muchas apuestas, como por el resto de la población. Además quedó bien claro que no era fácil eludir el control y que la exigencia de la *white card* debía ser tomada en serio.

La Visita de Mr.Rowland

Cuando este alto funcionario del Foreing Office viajó a Malvinas, sin dudas estaba convencido de que su propuesta sería rápidamente aceptada, ya que desde el punto de vista de un observador desapasionado lucía como lógica y conveniente para todas las partes involucradas.

Pero cuando llegó al aeropuerto se encontró con una ruidosa manifestación de residentes que mediante campartas y cánticos expresaban su rechazo a la propuesta que aún no conocían y el repudio a su presencia. En el camino del aeropuerto hasta Stanley se podían leer pintadas que decían: *Vete con tu propuesta a otro lado.*

Luego, en la audiencia pública realizada en el Town Hall, trasmitida por radio para la gente del campo, se tuvo oportunidad de conocer las objeciones con que los voceros de distintos grupos de interés rechazaban de plano la propuesta que se les había llevado a consideración.

La grabación íntegra de esa audiencia fue enviada a la Dirección de Antártida y Malvinas de la Cancillería donde pudieron analizarla y tener en forma directa una impresión cabal de la opinión de la población.

Cuando Rowland inició su regreso los malvinenses tampoco ahorraron esfuerzos para despedirlo en el mismo tono de repudio con que lo habían recibido. Con ello reafirmaban sus verdaderos deseos: *Con Argentina sólo relaciones comerciales*.

La Relación con la Cancillería

Durante el periodo que se desarrollo la gestión del Vcom. Gilobert, pródiga en situaciones políticas cambiantes, la relación con la Dirección de Antártida y Malvinas era diaria, fluida y productiva.

Tanto el Emb. Carlos Blanco, titular de ese organismo, como su asesor el Cnl. (RE) González Balcarce, seguían estrechamente todo el accionar en Stanley y brindaron eficaz apoyo a su gestión, asistiendo con oportunos consejos fruto de la experiencia de haber negociado largamente con los ingleses.

Semanalmente desde Malvinas se enviaba un informe escrito por Bolsa Diplomática, con las novedades y apreciaciones sobre los hechos y actitudes que posibilitaban a la Cancillería y a la FA tener en claro cuál era la real situación.

CS-1-264

Esto despertó el interés del Canciller Camilión, quien lo citó a Bs. As. para recibir en forma directa las razones de esa opinión. Allí le fue expresado lo que a lo largo de este relato se reitera con frecuencia, en el sentido de que nunca se podría esperar la adhesión de los malvinenses, en tanto no se les ofreciera alguna ventaja, ya que tal cual estaban planteadas las cosas, sólo tenían todo por perder.

Entonces, por primera vez se lanzó como idea a estudiar la posibilidad de ofrecer una compensación monetaria que actuara como incentivo y llevara a los malvinenses a revisar la posición irreductible que hasta ese momento habían presentado. Camilión en ese momento no se mostró entusiasmado con la idea, pero dejó entrever que tampoco la rechazaba de plano y que quizás volvería a considerarla más adelante.

Poco tiempo después, asumió el Gral Galtieri y Costa Mendez sucedió a Camilión.Con ellos terminaría la etapa de negociaciones y otra muy distinta comenzaría.

Los Temores Británicos ante la Asunción del Gral Galtieri

En el mes de diciembre de 1981, a poco de haberse hecho cargo del PEN el Gral. Galtieri, el Gobernador Hunt organizó una reunión social para despedir el año. En esa ocasión tuvo una premonitoria conversación con el Vcom. Gilobert, en la cual le confesaba los temores que había despertado en su Gobierno el nuevo Presidente.

El concepto más importante fue expresado aproximadamente en los siguientes términos : **Nosotros estamos muy preocupados. Ahora ustedes tienen como presidente un General que tiene fama de ser muy duro y se sospecha que las relaciones se van a poner cada vez más difíciles. Yo personalmente soy muy pesimista y no veo salida para este conflicto.**

Luego, a mediados del mes de enero de 1982, ante la próxima partida del Vcom. Gilobert, el gobernador Hunt organizó una reunión social para despedirlo oficialmente. En esa ocasión y en un aparte de la conversación le manifestó que veían cada vez con más preocupación la evolución de la situación, en referencia a la operación del grupo Davidoff. Después agregó que temían que Galtieri pudiera tentarse a usar la fuerza y palabras más o menos dijo lo siguiente: **Pero los argentinos se equivocan, ellos creen que Gran Bretaña no nos defenderá y G. B. Sí nos defenderá.**

Para el Vcom. Gilobert, ignorante por entonces de lo que ya estaba ocurriendo en Buenos Aires, todas estas palabras parecían carecer de sentido y alejadas de toda realidad. Sin embargo pocos días después, el 3 de Febrero, se enteraría de las intenciones de nuestro gobierno, entonces le surgiría el interrogante sobre con qué grado y anticipación llegaron a conocer los británicos, la decisión argentina de recuperar las Islas Malvinas.

La Recuperación de las Malvinas Etapa de Planificación

A mediados de enero de 1982 y a pocos días de finalizar su gestión, el Vcom. Gilobert recibió un TXT del EMG ordenando su presentación al Cte. JFAA el día 3 de

CS-1-265

Feb. a la 17:00 hs. Sin llegar a imaginar de qué se trataba esperó ese momento con suma inquietud, puesto que no encontraba ninguna razón para tan inesperada orden.

Llegado el día y efectuada la presentación, el Brig Gen. Lami Doso, después de breves saludos y anticiparle ninguna explicación le ordenó que se presentara de inmediato al Brig. May. Plesell, de quien recibiría instrucciones.

En efecto, después de la protocolar bienvenida lo informo de la decisión adoptada por la Junta Militar de recuperar las Malvinas, que debía ponerse a ordenes del Com. Andreasen y le recomendó muy especialmente el mantenimiento del secreto, destacando que en la FA el tema era conocido sólo por las cuatro personas mencionadas.

A partir de la presentación ante el Com. Andreasen, el Vcom. Gilobert participó en una serie de reuniones en las que aportaba información sobre Malvinas y su apreciación respecto a distintos aspectos, sobre la base de su experiencia y conocimiento de la población y del terreno.

La primera reunión a la que asistió el Vcom. Gilobert se llevó a cabo solo con el Cte. de Operaciones Navales y unos pocos oficiales superiores de la ARA, pero a medida que transcurría el tiempo los integrantes eran cada vez más numerosos y provenientes de diversos ámbitos.

Se recuerda especialmente un par de reuniones realizadas en Bahía Blanca, una en el Cdo. del V Cuerpo de Ejército y otra en el Cdo. de Operaciones Navales, donde llamaba la atención la gran cantidad de personal que participaba de la planificación, en la que el secreto debía ser el principal factor a preservar.

Como los detalles de la planificación y la descripción de las circunstancias que hicieron adelantar la operación están minuciosamente relatas en el capítulo correspondiente, pasaremos a las acciones previas al 2 de Abril.

La planificación establecía que el Vcom. Gilobert debía adelantarse yllegar Stanley en el que sería el último vuelo de Lade, antes del asalto. En Malvinas tendría las siguientes tareas:

1) Mantener informado al EM sobre la situación en MLV, efectivos, grado de conocimiento, apresto, actitud de la población y todo aquello que resultara útil antes del desembarco.

2) Comunicares con la FTN, en vísperas del desembarco, para aportar la informa ción que pudiera haber recogido

3) Organizar con el personal argentino una patrulla a fin de infiltrarse en la zona del aeródromo y desde allí apoyar el asalto aéreo mediante el señalamiento y guiado

El día 30 de marzo de 1982, el Vcom. Gilobert arribó a Stanley en que sería el último vuelo de Lade. El desembarco estaba previsto para las primeras horas del 1 de Abril, por lo que la FTN ya se habría hecho a la mar.

CS-1-266

Los acontecimientos en Georgias, habían desatado días antes la reacción de los miembros más activos del Committee, que en una acción de represalia invadieron la oficina de Lade para cometer una serie de desmanes. Esta acción causó gran conmoción entre los pobladores y señalaba el grado de tensión que iba alcanzado la situación.

Antes de cruzar a Malvinas, se reunió con la Sra. Cecilia Gooch, que se encontraba internada en el Hospital Zonal de Comodoro Rivadavia. Ella juntamente con su esposo residía en Stanley y habían cultivado una auténtica amistad con todos los argentinos. A través de su conversación tuvo las primeras sospechas de que la población malvinense estaba más informada de lo que se suponía.

Sin embargo, una vez en Stanley, todo parecía normal. Como si no existiera ninguna sospecha, era saludado con la cordialidad habitual por todos aquellos con quienes se encontraba, pero bastaba escuchar por un instante la radio para darse cuenta que estaban en total conocimiento de la gravedad de la situación.

En ese clima de incertidumbre, se realizó la instalación en la casa del Vcom. Gamen de un sofisticado equipamiento de comunicaciones, llevado especialmente en ese vuelo para estar en capacidad de cursar mensajes codificados. Esta tarea debió hacerse a la vista de todos, ya que no hubo forma de ocultar, tanto el traslado de los bultos hasta la casa como la labor de los técnicos instalando las antenas.

La instalación tropezó con otras dificultades y se presume que los técnicos no pudieron calibrarlo correctamente.

El F 28 que como de costumbre pernoctó en Stanley, fue custodiado por soldados armados desde su mismo arribo, quizás pensando que podría esconder personal con intenciones de infiltrase, aunque la justificación dada, era evitar que algún exaltado pudiera cometer un atentado.

A su arribo el Vcom. Gilobert había solicitado audiencia con las autoridades para presentarle los saludos y justificar su presencia. Para esto último debía decir que había concurrido para evaluar la situación después del atentado contra la oficina de Lade y fundamentalmente para tratar de apaciguar los ánimos.

La audiencia le fue concedida para el día siguiente, 31 de Marzo y a ella concurrió en compañía del Vcom. Gamen, quien hasta entonces ignoraba totalmente lo que se avecinaba. Cuando ingresaron al despacho del Gobernador se encontraron que se estaba realizando una reunión de gabinete, con la presencia de Baker, otros secretarios y el nuevo Jefe del destacamento de Royal Marines. Había un mapa de la península desplegado sobre la mesa.

Después de los saludos de rigor, escucharon con rostros endurecidos las explicaciones con que el Vcom. Gilobert trataba en vano de justificar su visita. Cuando finalizó, el Gobernador Hunt, como si no lo hubiera escuchado, le expresó que estaban sumamente preocupados por la escalada y le pidió que recordara lo que le había dicho en oportunidad de su despedida, en clara alusión a aquella conversación en la que le

CS-1-267

confesara los temores por la personalidad del Gral Galtieri y su pesimismo respecto al desarrollo del conflicto.

A la salida de la reunión Gamen estaba intrigado y alarmado por el tenor de la conversación cuyo verdadero significado no alcanzaba a comprender. Fue entonces cuando Gilobert lo puso en conocimiento de los eventos que serían protagonistas en las próximas horas.

Gamen aunque sorprendido reaccionó inmediatamente con entusiasmo y suma entereza, teniendo en cuenta que su familia estaría sometida a todos los riesgos de las acciones bélicas.

Las horas siguientes transcurrieron en aparente normalidad, la población tratando de disimular la tensión y angustia, el resto de los argentinos, todavía ignorantes de lo que ocurría, desarrollaban sus tareas habituales discretamente vigilados por miembros del Falkland Islands Defence Force (FIDF)

Alrededor de las 19:00 Hs difundieron por la radio la noticia de que la flota de navíos argentinos que navegaba con rumbo a Stanley había sido demorada por una tormenta en alta mar por lo que estimaban que el contacto se postergaría por 24:00 Hs.

Esto despejaba toda duda, los británicos no sólo tenían conocimiento acabado de la situación sino que también tenían ubicada a la flota con toda precisión. Todo esto era permanentemente informado al comando mediante radioconversación con Lade Central o CRV utilizando palabras claves previamente acordadas.

A esta altura, los dos Vcom. ya había evaluado la misión que debían cumplir en el aeropuerto para apoyar el asalto aéreo y habían apreciado que no era conveniente involucrar al personal de LADE, cuanto menos gente se desplazara mayores serían las probabilidades de alcanzar el objetivo sin que fueran visto.

Decidieron, entonces ejecutar la tarea entre los dos. Para ello realizaron una planificación breve que preveía la aproximación a pié a campotraviesa y en forma separada, con lugar de reunión en proximidades del aeropuerto.

El día 1 de Abril transcurrió sintiéndose el peso de la tensión reinante, aunque en Stanley la actividad era normal, con negocios y oficinas públicas abiertas. Cerca de medio día Mr. Danny Borland, invitó a ambos Vcom. para que fueran esa noche a cenar a su casa. Esto era grave por que significaba la pérdida de la libertad de acción necesaria para poder iniciar la aproximación al aeropuerto, con el suficiente tiempo para poder cubrir los 10 Km que lo separaban de Stanley.

Luego se darían cuenta que de esta forma los británicos pudieron ejercer en forma disimulada, perfecto control de los dos oficiales argentinos sin necesidad de privarlos de la libertad como hicieron con el resto de nuestros compatriotas.

Alrededor de la 14:00 hs, el Sr. R. Reid (anglo argentino de larga residencia en Stanley) informo al Vcom. que la pista estaba siendo bloqueada con vehículos para

CS-1-268

evitar el aterrizaje sorpresivo de aviones argentinos. Solamente estaba habilitado un pequeño tramo de pista, necesario para la operación del Islander que estaba realizando patrullaje sobre el mar

Cerca de las 17:00 hs se difundió por la radio que el Islander había hecho contacto con la FTN y que esperaban la invasión a partir de las 22:00hs. También se convocaba a los efectivos de la FIDF a presentarse a ocupar sus puestos.

Antes de las 19:00, como es costumbre entre los británicos, ya estaban cenando en la casa de Borland. Además de los Vicecomodoros, participaba la Sra. de Gamen.

La cena se desarrolló en un clima de gran tensión. Borland hablaba sin cesar contando viejas anécdotas que nadie atendía, mientras los argentinos trataban de entender la información y órdenes que se transmitían por la radio, la que en muy bajo volumen se sentía en la habitación contigua.

Para la trasmisión de las órdenes empleban un inglés deformado, quizás una mezcla de cockney y gaélico, que resultaba imposible de entender. En algún momento difundieron un par de trozos de una grabación en castellano que anunciaban como pertenecientes a la arenga de despedida a los navíos argentinos, efectuada en Puerto Belgrano

A las 21:00 finalizó la cena y en el corto camino hasta la residencia de Gamen pudieron observar que estaba custodiada por cuatro hombres armados de la FIDF, que impedirían todo movimiento.

Esta circunstancia, el hecho de que la pista ya se encontrara bloqueada, el grado de apresto y el despliegue de las tropas hacía imposible el asalto aéreo. Por lo tanto se abortó la tarea de aproximación al aeropuerto.

A partir de las 22:00 hs, se trató sin éxito de establecer contacto con la FTN en los horarios que habían sido preestablecidos. No se pudo saber si, nunca fue atendido o fallas en la calibración o bloqueo electrónico por parte de los británicos impidieron el enlace. Los intentos de establecer enlace se repitieron cada dos horas hasta que comenzó a escucharse el fuego de las armas.

Más temprano, policías y soldados del FIDF habían pasado por el hotel y los domicilios del resto de los argentinos, procediendo a detener a los varones mayores de edad los que fueron recluidos bajo vigilancia armada en el Town Hall.

De esta medida fue exceptuado un reportero gráfico argentino que junto con muchos otros colegas extranjeros se encontraban que desde varios días atrás esperando en Stanley para cubrir los acontecimientos que ocurrirían. A ellos, los británicos los ubicaron esa noche en dependencias de la Gobernación, desde donde pudieron tomar fotografía privilegiadas de escenas previas y posteriores a la rendición.

Como el desarrollo de las acciones bélicas de esa noche está detalladamente relatadas en el capítulo correspondiente, pasamos a referirnos a las negociaciones que permitieron el cese del fuego y la capitulación de las fuerzas británicas.

CS-1-269

El Cese del Fuego y la Rendición

Confinados en la residencia los Vcom. Gamen y Gilobert siguieron la evolución de las acciones a través de la radio de Stanley que trasmitió durante toda la noche. Cerca de las 09:00 de la mañana, cuando el fuego se había concentrado sobre la Gobernación, Mr. Hunt pidió por teléfono hablar con Gilobert y con tono casi imperativo le dijo algo así: ¨ *Héctor es hora de que esto termine. Hable con su jefe para parar esto.*¨

Como Gilobert no tenía forma para entrar en contacto con las fuerzas argentinas, convinieron en que se llegaría hasta la Gobernación para discutir la forma de encontrar una solución.

Portando una bandera blanca Gilobert recorrió los trescientos metros que lo separaban de la casa de gobierno, los británicos desde sus posiciones de defensa observaban con gesto de alivio y le daban ánimo para que siguiera avanzando, las tropas argentinas, no cesaban de hacerle fuego, ajenas a lo que se estaba tratando de hacer.

Sorteado los obstáculos, fue recibido en el vestíbulo en forma cordial por el jefe de marines quien lo llevó hasta donde estaban Hunt y Baker, a su paso pudo observar que se había estado quemando documentación y varias máquinas cifradoras estaban totalmente destruidas en el suelo.

Una vez frente a frente, Hunt sin mediar palabra le dijo algo así: *Héctor tome contacto con su comandante y dígale que en nombre de la Corona que exijo el inmediato cese del fuego y el retiro de las tropas invasoras. .etc. etc.* Aunque lo decía como una fórmula , Gilobert no podía creer lo que escuchaba.

Entonces, Gilobert le recordó lo desproporcionado de las fuerzas, que la situación para ellos se veía insostenible ,de la decisión de no producir bajas en los efectivos británicos ,el compromiso de tratar con todo respeto al personal militar y civil británico. etc etc.

Por supuesto, no fueron los argumentos del Vcom. lo que convencieron a Hunt de aceptar la capitulación de inmediato, sino el peso de la realidad.. El asedio sobre la gobernación no disminuía así que se decidió salir al encuentro del Cte. de la Fuerza de Desembarco ,Alte. Busser.

Gilobert y Baker caminaron hasta los estudios de la radio con el propósito de enviar un mensaje radial al Cte. argentino, suponiendo que como todos en las islas, estaban siguiendo el relato de la contienda por ese medio.

Llegados al estudio se le pidió al Vcom. que antes de dirigirse al Cte. Argentino explicara a la población los pasos que se iban a dar. Cumplido ese requisito, que seguramente debió llevar alivio a todos, lanzó al aire el mensaje para el Alte. Busser,

CS-1-270

informándole sobre las tratativas realizadas y la disposición del Gobernador a formalizar la rendición. Para ello era necesaria su presencia y lo invitó a que se encontrasen frente a la Iglesia Católica de Saint Mary s, para luego concurrir juntos a reunirse con Hunt.

Mientras esperaban, con la esperanza de que Busser hubiera recibido el mensaje, se tuvo información de que los anfibios estaban a las puertas de Stanley y simultáneamente se pudo observar el C 130 aterrizando en la pista, entonces se le sintió decir al Jefe de Policías que estaba junto a ellos : *Todo esta terminado.*

Pocos minutos después llegaba Busser desarmado y acompañado por sus ayudantes. Camino a la casa de Gobierno se le explicó los detalles de la reunión sostenida previamente y mientras esto ocurría debió ordenar con su propia voz la suspensión del fuego a sus propios efectivos que seguían disparando contra todo aquello que se moviera.

Una vez frente a Busser , el Gobernador empezó casi mecánicamente a repetir la fórmula de exigencia de retiro de las tropas... etc etc.... a lo que Busser le contesto requiriédole la deposición de las armas. Acto seguido Hunt ordeno al My de Marines a organizar la entrega de las armas. .En ese momento el Alte. Busser le dijo a Hunt *¿ Puedo tener el honor de estrechar su mano en reconocimiento del desempeño valiente de sus hombres* ? Hunt, sorprendido accedió.

De inmediato, en un clima de total confusión, Hunt dirigiéndose a Gilobert le dijo vamos a socorrer a los heridos y todos salieron hacia atrás de la casa donde estaban caídos los cuerpos de algunos combatientes argentinos. A todo esto bajaban en tropel de la colina las tropas y se mezclaban con los soldados ingleses sin saber qué hacer ni entender lo que pasaba.

Gilobert con el mayor de Marines, cargaron a uno de los heridos en un Land Rover y partieron velozmente hacia el hospital. Posteriormente se enteraría de que se trataba del CF Giachino, quien falleció pocos minutos después.

En esos momentos la confusión era alarmante, de todas las direcciones convergían hacia la Casa de Gobierno, las tropas argentinas y las británicas, sin tener en claro cuál era la situación, agotados pero muy nerviosos se cruzaban con sus armas cargadas y amenazantes.

Al volver del Hospital fue que Gilobert observó que los soldados británicos estaban siendo obligados a tenderse cuerpo a tierra boca abajo con las manos en la nuca ,mientras desafiantes algunos efectivos argentinos los apuntaban con sus armas. De inmediato le hizo advertir al Almte. Busser el trato humillante a que estaban siendo sometidos los vencidos.

Indignado, Busser corrió hasta el lugar y reprimiendo severamente a sus subalternos, ordenó que las tropas británicas adopten la posición de sentados y que en lo sucesivo fueran tratados con el respeto que merecen los prisioneros de guerra.

El mal trato a las tropas británicas había durado unos pocos minutos y la acción correctiva había llegado de inmediato, pero lamentablemente ya era tarde por que los

CS-1-271

periodistas ya habían sacado las fotos que recorrieron el mundo. Este desacierto , que fue interpretado como una herida para el orgullo británico, lo pagaron en carne propia algunos de los prisioneros argentinos, cuando fueron llevados a San Carlos.

Alrededor de media mañana , arribaron en helicóptero procedentes del buque el Gral. García, el Almte. Allara y los miembros del EM y se procedió al izamiento oficial de la bandera nacional en el mástil de la Casa de Gobierno. Era un día esplendoroso de sol como pocas veces se pueden ver en Malvinas.

Minutos después el Vcom. Gilobert recibió la orden de buscar a Mr. Hunt y Mr. Baker y conducirlos hasta el salón del Town Hall. Allí se realizaría la ceremonia oficial de rendición del ex gobernador británico ante el Gral García, ante la presencia de personal de todas las Fuerzas y del periodismo.

En el viaje hacia allí Hunt, ya en conocimiento de que esa misma tarde sería deportado, le pidió que intercediera ante las autoridades militares argentinas para que se le permitiese retirarse de las islas con dignidad , vistiendo el uniforme de Gobernador Colonial y abordo de su automóvil oficial, aquel viejo y tradicional Austin.

Al llegar al recinto y encontrarse frente a frente, el Gral García con rostro duro pero en actitud cordial le tendió la mano y Hunt, cruzando las suyas por detrás de su cuerpo le dijo : *Lo siento General pero me temo que dadas las presentes circunstancias me resulta imposible estrechar su mano.*

De inmediato se generó una situación muy enojosa. El Gral García reaccionó ofendido y empezó a reprenderlo en duros términos, mientras Hunt repetía mecánicamente la fórmula con la que exigía el retiro de las tropas. Por supuesto, cada uno en su idioma, sin escucharse y mucho menos entenderse.

Superado ese momento, Hunt fue comunicado que esa misma tarde sería deportado junto con las tropas hacia Montevideo y que se accedía a que su retiro se hiciera de la forma que lo había solicitado. Baker debía permanecer temporariamente en Stanley para facilitar la transferencia de la administración.

A partir de ese momento, el Vcom. Gilobert fue designado acompañante custodio de Hunt hasta su alejamiento de las islas, por lo que estuvo cerca de él y su familia el resto del día.

En el viaje de regreso de la malograda ceremonia, Hunt le pidió que en algún momento le explicara al Gral García, quien había quedado muy contrariado, que no había habido nada personal en negarse a darle la mano y que comprendiera que en circunstancias como las que atravesaban no era propio tener manifestaciones públicas de confraternidad.

También le pidió como favor personal que se interese por el cuidado del avión particular que acababa de comprar y que estaba guardado en un hangar del aeropuerto, esperando la llegada del barco que regularmente traía los abastecimientos, para ser trasladado a Inglaterra.

CS-1-272

Hunt, veterano de la segunda Guerra, había servido en la RAF como piloto de Spitfire y desde entonces había mantenido la habilitación como piloto civil. Como a fin de ese año se jubilaba, había comprado ese avión con la intención de dedicarse a disfrutar de la práctica del vuelo, una vez que ya estuviera en su tierra natal.

La promesa fue cumplida con celo y la colaboración del personal de la FA que luego estaría a cargo de las instalaciones del aeródromo. Así fue que el pequeño avión gozó de cuidado preferencial y se mantuvo en perfectas condiciones hasta que una de las bombas del Vulcan que atacó en la madrugada del 1 de mayo le dio de lleno.

Alrededor de las 16:00 hs., vistiendo su vistoso y colorido uniforme colonial, Hunt , su esposa e hijos mientras subían al automóvil para dirigirse al aeropuerto, recibían los saludos de varios malvinenses que se habían acercado. A lo largo de la calle se veía al resto de la población dispuesta a despedirlo a su paso.

Entonces Gilobert consideró caballeresco permitir que ese último viaje lo hicieran en total intimidad, se despidió y descendió del automóvil .El momento era sumamente tocante, Hunt agradeció emocionado y su esposa , quizás advirtiendo en el rostro del Vcom. algún gesto de pesar, le dijo: ***No te preocupes Héctor, esta es la tercera vez que nos echan de algún lado.***

Todo este trato considerado, propio de las personas que se respetan a pesar de que sus intereses estén enfrentados, fue echado por tierra cuando al llegar al aeropuerto fueron sometidos por parte de la inteligencia naval, a una rigurosa revisación de sus personas y pertenencias so pretexto de que buscaban las claves criptográficas de la Royal Navy.

No parecía razonable pensar que las claves de la Marina Británica pudieran estar en poder de un funcionario del Civil Service destinado en una pequeña colonia perdida en el Atlántico sur. Por supuesto no encontraron nada y se conformaron con quitarles la bandera que pertenecía al despacho del Gobernador y que el hijo de Hunt llevaba envuelta en su torso, debajo de las ropas.

Desde entonces, Hunt, que no olvidó la humillación a que fue gratuitamente sometido él y su familia, se volvió enemigo acérrimo de la Argentina y se puso al frente de los grupos más radicalizados. Incluso, habiendo sido siempre una persona ecuánime, llegó en su campaña a falsear hechos de la historia en su propósito de menoscabar la imagen argentina

Los dias inmediatamente posteriores transcurrieron entre la confusión y la incertidumbre. Confusión por que Stanley quedó prácticamente invadida por la llegada incesante de autoridades gubernamentales, militares , personalidades políticas, eclesiásticas, gremialistas y gente de prensa.

Todos venían a festejar el triunfo y como mejor trofeo querían llevarse una foto de un malvinense, a los que consideraban poco menos que extraterrestres. Los periodistas recorrían las calles a la caza de algún transeúnte, pero como se habían recluido, procuraban ingresar en sus casas, ya no sólo para fotografiarlos sino también

CS-1-273

buscando arrancarles alguna declaración que dijese algo así como *Ahora sí nos sentimos libres, ahora somos ciudadanos de primera, etc...etc.*

La incertidumbre se generaba, por los rumores que corrían en el sentido de que se cambiaban los Planes y no se evacuarían los efectivos militares que habían intervenido. Ahora en lugar de dejar una pequeña Guarnición Militar se empezaría a reforzar las posiciones. De pronto, parecía que se había decidido entrar en guerra

Y así, Stanley que pensaba recuperar la tranquilidad en pocos dias, empezaría a recibir día y noche cantidades cuantiosas de efectivos y armamentos provenientes de todo el país. Sólo cumplieron con el repliegue previsto en los Planes los buques de la ARA, completando la evacuación de la zona de operaciones el día 4 de Abril con el alejamiento de la Corbeta GrandVille.

En los días que siguieron al 2 de Abril y hasta la llegada del Com. Bloomer Reeve, el Vcom Gilobert debió asumir el rol de enlace entre la población malvinense y las autoridades argentinas, debido a que acudían a él para evacuar sus inquietudes, presentar sus quejas o buscar solución a los múltiples problemas que se presentaban.

El relato de los acontecimientos militares que siguieron a aquel histórico 2 de Abril, están detalladamente descriptos en los capítulos siguientes. Durante la contienda el Vcom. Gilobert integró el EM del Brig Castellano, desempeñando alternativamente los turnos del Dpto. Operaciones, con su titular el Vcom. Alberto Alegría.

El Vcom .Gamen, evacuó su familia a Bs.As. y se integró a los efectivos de la BAM Malvinas a órdenes del Com. Destri. Todos ellos integraron el grupo de oficiales argentinos que como prisioneros de guerra fueron llevados a San Carlos y finalmente repatriados el 15 de julio de 1982 en el último contingente que fue liberado.

Durante 1983 y 84 y ya con el grado de Comodoro, Gilobert fue titular del Dpto Políticas del EMGFA y responsable de la ejecución de la tradicional política de la FA en apoyo al esfuerzo Nacional por Malvinas.

En ese sentido colaboró estrechamente con la Cancillería y tuvo decidida participación en la organización del primer grupo de malvinenses que concurrieron a las Naciones Unidas en respaldo de la posición de nuestro país ante el Comité de Descolonización.

Entre otros, integraron ese grupo el Sr. Alex Betts y R .Reid, quienes finalizado el conflicto debieron abandonar Malvinas y radicarse con sus respectivas familias en la Argentina.

Reid falleció en Bs. As en 1984 dejando su numerosa familia en dificil situación económica, pese al apoyo que le brindaba el Gobierno Nacional por instancias de la Cancillería. Betts, actualmente vive en Agua de Oro Sierras de Córdoba, con su familia Es empleado de la FA y sigue cooperando activamente con la Cancillería.

CS-1-274

En 1992 , el Canciller Di Tella en sus continuas gestiones relacionadas con Malvinas, escuchó con frecuencia a la contraparte británica hacer referencias al Vcom Gilobert, interesado en conocer su opinión lo hizo citar por la FA.

Gilobert, por entonces ya Brigadier retirado tuvo oportunidad de expresar su apreciación ,que no había variado demasiado de la que expusiera en 1981 al Canciller Camilión, en el sentido que había que descartar cualquier esperanza de contar alguna vez con el apoyo de los malvinenses, en tanto no se ofreciera algún incentivo atrayente para ellos, tal como un pago compensatorio.

Poco tiempo después, la prensa informaba que Argentina no descartaba la posibilidad de otorgar a cada malvinense un pago compensatorio, lo que causó gran revuelo en la opinión pública. Desde Malvinas llegaron tibias expresiones de rechazo, pero se sabe que la idea generó grandes expectativas en la población y no fueron pocos los que quisieron averiguar a cuánto podría ascender esa compensación.

CS-1-275

300 ejemplares

TEABERRY EXPRESS



Issue No: 12 Volume No: 8 08 to 15 October 1996 Price: 50p

BROTHERS BETTS INTERVIEWED IN BUENOS AIRES



Captain C E Lucas

Some of the youngsters from Camp enjoyed a day out at Mount Pleasant Airfield on Tuesday 22 October. As part of their celebrations for the Centenary of Camp Education the under eight's are studying transport, so they visited the airfield to look at the Royal Air Force Tristar and also the C-130 Hercules. They were able to meet members of the crew who showed them around the aircraft, and try out the pilots seat for size!

CS-1-276



FROM THE EDITOR'S NOTE BOOK

It looks as if the papers are, yet again, going to be too thick to present all of the information normally found in TBE. There will be, however, another financial magazine which should come out mid week. Both publications should be a great deal smaller than the two previous but, nonetheless, full of items that are entertaining and useful. By next week, we should be back to normal.

Many of you will have already read Anne and Roger Howells' letter. I had been approached myself and would like to see the petition that the students are taking around. In many ways, I think the year 11s have a point in that they want to let their hair down and say their farewells to school chums on that last day, however, from the point of the teachers, who don't want anything getting in the way of the education of the rest of the students at school, I can also see the point.

One of the things that could be done would be to have a special last day for year 11s away from school so they can relax in peace. I remember an especally nice time I had on my last day when a coach took us somewhere to have a BBQ, dance, and some sport. We had raised funds during the entire year so that a jolly good time could be had and what a smashing party!!

It was unfortunate that alternatives were not sought sooner so that everyone involved could make plans as to whether they wanted a day out or to stay at home and study for GCSEs Perhaps next year will bring a happier last day for all concerned.

Disclaimer: Views that TBE receives in letters are held by the person writing the letters and not necessarily TBE. The same goes for items that are deamed public interest ones.

The TEABERRY EXPRESS is published every Friday and is copyrighted by Juanita Brock. The TEABERRY EXPRESS is a founder member of the Falkland Islands Chamber of Commerce and is also a member of The South Atlantic Remote Territories Media Association (S.A.R.T.). It is registered as a newspaper in the Falkland Islands.
All correspondence should be addressed to: The Editor, Teaberry Express, c/o The Union Building, Ross Road, Stanley, Falkland Islands. Tel/Fax (500) 21182.

It seems that some of the interest in the customary Guy Fawkes Day has decreased this year, although the weather left much to be desired.

Jamestown appeared to have had the greatest number of parading guys and children, they were up as early as 5am walking the streets calling for a penny for their guy.

****

Mrs Beatrice Maggott of Jamestown passed away at the General Hospital on Tuesday 5 November. She was aged 91 years

Mrs Maggott is survived by seven children, grandchildren and great granchildren.

Her body was laid to rest at St Pauls Cemetery on Wednesday 6 November.

****

Mr Roland Lawrence of Half Tree Hollow affectionately known as Roy passed away on Tuesday afternoon 5 November.

His body was laid to rest at St Pauls Cemetery on Wednesday morning.

HELLO? REMEMBER ME?



Gilobert Family After 15 Years



Anya Cofre has received a letter from Gustavo Gilobert which catches her up with some family news .

Mariana Gilobert prepares to blow out a candle for her 16th birthday on July 19th. Franscisco Gilobert and his dog, Panto in front of Hector Gilobert's home in Cordoba.

CS-1-277



A family photo shows Elana and Javier Gilobert with grandaughter, Lucia with Mr. and Mrs. Hector Gilobert.

Gustavo says that Javier is married with one daughter but, he is not. All appear to be happy and well at Lucia's birthday party. Anya says that Roberto, the oldest, came back as a fighting soldier in 1982 but. that wasn't known by Islanders at the time. Roberto is also married but there are no children yet as the letter says that Lucia was the first grandchild.



Gustavo, Mum, and Javier pose for this photo to say hello to everyone who knew them in the Falklands.

CS-1-278

I
N
S
Ú
A

CS-1-279

C5/1T

SECRETO

MEMORANDUM

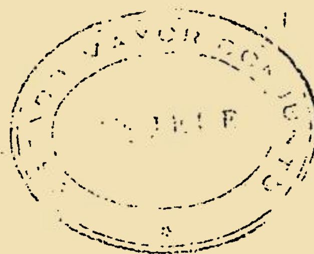
Para información del señor JEFE DEL DEPARTAMENTO DOCTRINA

Producido por 2do. [illegible] DO MAYOR CONJUNTO

Buenos Aires [illegible] de 1982

ASUNTO: Remitir documentación.

1. [illegible] al señor J. Do, el [illegible] producido por el [illegible] el 26 ABR 82 (Expte. Nº 1/82, [illegible] Cdo. 1 y 1/82 Cdo. 2), que consta de siete folios, como antecedentes de los distintos estudios a que diera origen el conflicto Malvinas.-



JOSE MARIA INSUA
BRIGADIER
2º JEFE ESTADO MAYOR CONJUNTO

CS-1-280

SECRETO

26 ABR 82

1

ASESORAMIENTO

1. PROBLEMA

Ante la independencia de las acciones a desarrollar en la gobernación MILITAR MALVINAS y el resto del PODER MILITAR, estudiar las relaciones de comando existentes con el objeto de mantenerlas o rectificarlas.

2. ANTECEDENTES

a. La DEMIL 1/82 (caso Malvinas) determina:

1) En 3.,a.,8): "Transferir la responsabilidad del mismo al TOAS y extender su jurisdicción ...... para garantizar la defensa integral de todo el litoral atlántico argentino".

2) En 3.,a.,11): "Prever los apoyos estratégicos a las fuerzas empeñadas y los que requiera el Gobierno Militar".

3) En 3.,c.,2),b),(1):"El Comando de Operaciones Navales inicialmente la REM ...... y de acuerdo con las circunstancias, disuadir y/o interdictar las eventuales reacciones militares de G.B.

4) En 3.,c.,2),b),(3): "Coordinará con el Gobierno Militar que se instale lo atinente a la defensa del territorio insular".

5) En 3.,c.,2),d),(1): "El CAE alistará sus medios para su empleo a órdenes del COMIL".

6) En ANEXO 3,3.,(1): "Del Cte TOAS dependen los componentes terrestre naval y aéreo en forma directa con los medios que dispone la Guarnición Militar "MALVINAS" y otros del continente".

CS-1-281

SECRETO

7) En ANEXO 3,3.,(3): "El Gobernador Militar tiene relación de dependencia con el Cte TOAS al sólo efecto de la coordinación de la defensa del territorio insular".

"Los componentes del TOAS con asiento en MALVINAS no tienen vinculación de dependencia con el Gobernador Militar".

8) En ANEXO 5,4.,c.,4): "Para la consolidación de los objetivos apoyará las acciones del Gobierno Militar".

3. CONSIDERACIONES

a. Del análisis de la DEMIL 1/82 (MALVINAS) se pueden realizar las siguientes consideraciones:

1) Del COMIL dependen orgánicamente, entre otros, los siguientes elementos: CTOAS
CAE
Gobernador Militar Malvinas
REM

2) Del CTOAS dependen los Comandantes de los componentes con asiento en MALVINAS y no tienen ninguna dependencia del Gobernador Militar. En cambio el Gobernador sólo tiene coordinación con el TOAS para la coordinación de la Defensa del territorio insular.

Sin lugar a dudas en este aspecto se puede apreciar una falencia en las relaciones de Comando.

Por una parte coordina la defensa del territorio insular con el CTOAS pero por otra los componentes dependen del CTOAS

b. La práctica hasta el momento indica que el Gobernador ha asumido la responsabilidad total de las ISLAS MALVINAS.

c. Del análisis del probable desarrollo de las acciones en el Atlántico Sur se puede determinar:

1) Que en un momento determinado las ISLAS MALVINAS quedarán aisladas por el bloqueo y su subsistencia dependerá de la conducción que ejecute el Cte de ese pequeño teatro de operaciones con los medios disponibles.

CS-1-282

SECRETO

2) Que debe requerir apoyo aéreo en forma directa al CAE para lograrlo en oportunidad, que los medios que lo apoyen deben coordinar su empleo con el componente aéreo de MALVINAS.

3) Que los medios que dispone no le permitirán reunir información sobre la flota de G.B.

4) Que las operaciones que conduzca serán independientes de las que realice el Comando de Operaciones Navales (CON).

5) Que las operaciones que realice el CON en oportunidades y espacios no posibles de determinar no deberán ser coordinadas ni afectarán la conducción conjunta de las ISLAS MALVINAS.

d. La modalidad de conducción del COMIL, en la práctica, es del tipo personal (centralizado) manejándose a través del EMC en forma directa con el CTOAS para las probables operaciones navales, con el Gobernador Militar para la conducción de las operaciones defensivas, con el CAE para el apoyo aéreo y con los Cdos JJ para el apoyo de personal y medios.

e. La configuración geográfica del grupo MALVINAS, la posibilidad de un bloqueo y su probable aislamiento, las características de las operaciones a desarrollar (terrestres y Apoyo Aéreo Directo), la falta de medios navales a sus órdenes y la necesidad de una respuesta inmediata a sus requerimientos del COMIL conforman las características de un comando operacional o pequeño TO.

f. Lo expresado impone la necesidad de que el Gobernador MILITAR MALVINAS disponga de la autoridad necesaria para conducir los medios asignados con las características de un Cdo Operacional independiente y de que todos los medios que se le asignen como defensa y/o apoyo sean coordinados en forma directa con el mismo.

g. La circunstancia de encontrarse las operaciones en desarrollo aconsejan no introducir variantes de significación en las órdenes impartidas.

CS-1-283

SECRETO

4. CONCLUSIONES

a. La DEMIL 1/82 (Caso Malvinas) no asigna al Gobernador Militar MALVINAS el comando de los componentes aunque si se puede interpretar que los medios le dependen.

b. Las ISLAS MALVINAS tienen las características de un Teatro de Operaciones.

c. Las operaciones que se realicen en las ISLAS MALVINAS son independientes de las que ejecute el CON.

d. Las operaciones que se realicen en las ISLAS MALVINAS requieren el apoyo aéreo del continente.

e. El Gobernador Militar debe tener la responsabilidad total sobre los medios puestos a su disposición en las ISLAS MALVINAS, con autoridad para formular requerimientos y proposiciones directas al COMIL, como así también para coordinar apoyos con el CAE y CON para la defensa del territorio insular.

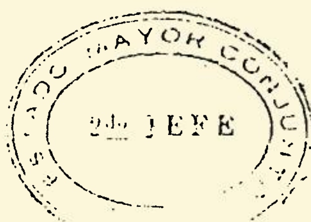
f. Si bien todo lo expuesto señala la conveniencia de conformar un TO en MALVINAS, la circunstancia de encontrarse las operaciones en desarrollo indican la necesidad de no introducir variantes de significaciones en las órdenes impartidas.

g. De donde surge la necesidad de instrumentar una orden para regularizar las vinculaciones de comando para brindar al Gobernador Militar la libertad de acción necesaria para lograr la misión impuesta.

5. RECOMENDACIONES

a. Disponer que el CTOAS, por haber completado la asignación de medios a la guarnición MALVINAS, imparta una orden donde le asigna al Gobernador Militar Malvinas la responsabilidad total en la conducción de los medios asignados para el cumplimiento de la misión impuesta. Que autorice la coordinación directa del mismo con otros Comandos Operacionales y/o Comandos en Jefe para formular requerimientos y/o solicitar apoyos Naval y Aéreo.

2da. Jef.
Aytla.
EXPTE Nº 1/82 "S"
A32/82



JOSE MARIA INSUA
BRIGADIER
JEFE ESTADO MAYOR CONJUNTO

CS-1-284

/// AIRES, 8 de mayo de 1982.

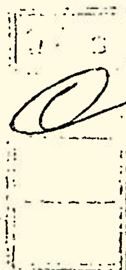
En las RECOMENDACIONES hay dos acciones sugeridas:

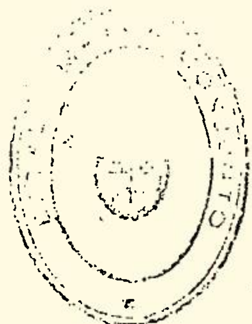
1ro. Poner en manos del Gobernador Militar de MALVINAS la responsabilidad total de la conducción de los medios asignados para el cumplimiento de la misión impuesta. Este concepto, que no surge muy claramente de lo expresado en la DEMIL 1/82 (Caso MALVINAS), siempre estuvo presente en todos los análisis y decisiones del COMITE MILITAR. Tan es así que el Comandante del TEATRO DE OPERACIONES "ATLANTICO SUR" lo expresa taxativamente en su Plan Esquemático de Campaña y es lo que se está cumpliendo desde la constitución de dicho TEATRO.

2do. Autorizar la coordinación directa con otros Comandos para formular requerimientos y/o solicitar apoyos. Consultado el Comandante del TEATRO, manifestó haber autorizado estas coordinaciones para agilizar trámites y disminuir tiempos muertos.

En cuanto al resto de las relaciones de comando planteadas, deberán ser analizadas, en detalle y con profundidad, una vez finalizado el conflicto y a la luz de las valiosas experiencias que las operaciones en desarrollo dejarán en todos los Comandos Operacionales.

RESERVESE en la Jefatura 3 - Operaciones y Planeamiento, como antecedente.





2da. Jef.
Aytia.

EXPTE Nº 1/83 "S"

CS-1-285

/// NOS AIRES, 24 de mayo de 1982.

6. El objeto de la Recomendación fué modificar una situación que se presentaba de hecho, a través de mensajes del Comandante Militar Malvinas, con ejecutivo CTOAS e informativo COMIL u otro Comando.

7. En el Análisis del asesoramiento queda demostrado que la DEMIL 1/82 no es clara en cuanto a la Misión del Comandante Militar Malvinas, ni en la relación de Comando con sus Componentes.

8. Del Análisis de la DEMIL 1/82 y del Plan Esquemático del CTOAS N° 1/82, surge:

   1°) Que la Misión del CTOAS fué autoimpuesta.

   2°) Que las Tareas de la Misión son:

      a) Consolidar la Zona insular reconquistada.

      b) Impedir su recuperación por el oponente.

      c) Apoyar las acciones del Gobierno Militar.

9. Del Análisis del Plan Esquemático del CTOAS, surge:

   1) Que impedir la recuperación por el oponente es una Tarea de la Misión de dicho Comando.

   2) Que para el logro de esa Misión, asignó Tareas particulares a sus Componentes.

   3) Que no asignó Misión ni Tareas al Comando Militar Malvinas, sino que estas últimas, fueron asignadas directamente a sus Componentes, Agrupación Ejército Malvinas, Agrupación Fuerza Aérea Malvinas y Agrupación Armada Malvinas (3) a) b) c)).

   4) Que se asignaron tareas particulares a los medios Navales y Aeronavales del CON, como si no fueran parte de un todo.

   5) Que en Instrucciones de Coordinación se esbozaron tareas para el CAE (Comando específico):

      a) Asegurar el sostén logístico de las Islas.
      De lo que se refiere que nunca se pensó en la utilización de otros medios.

      b) Mantener la máxima cantidad de aviones de bombardeo estratégico y de ataque a 8 horas de preaviso.

      c) Que lo anterior (inciso 5°)) escapa a cualquier enfoque doctrinario.

CS-1 _286

10. Es de hacer notar, que esta 2da. Jefatura, apoyó inicialmente, la idea de la Constitución del CTOAS, en el convencimiento que la defensa de la Zona Insular se basaba prioritariamente en la utilización de los medios navales de superficie, los que darían -con el apoyo que ocasionalmente le pudieran brindar los medios de Fuerza Aérea-, la batalla naval destinada a lograr la superioridad naval en el área de referencia.

11. Cuando el señor Comandante del TOAS, en presencia de los Jefes de Jefatura, informó que era imposible dar la batalla naval, y clarificó que el Comandante Militar tenía casi exclusivamente la responsabilidad de la defensa de Malvinas, esta 2da. Jefatura asesoró sobre la necesidad de sacar a las Islas Malvinas de dicho teatro y constituir con ellas un teatro independiente.

12. Posteriormente el COMIL el 23 MAY 82, crea el CEOPECON, con lo que de hecho tambien, quedó modificado el esquema orgánico y la cadena de mandos anteriormente cuestionada.-

2da. Jef.
Aytia.
Expte: 1/82 "S"
Cde. 2 ABR-82

CS-1-287

CS / 1U

VYCA
MLV

Resumen histórico del ESCUADRÓN VYCA MALVINAS

- Com. Miguel SILVA
- Com. Juan C. ROMERO
- SM Roberto ULLUA

CS-1-288

CS/10

Resumen histórico de la actuación del Escuadrón Vyca Malvinas (02-04 al 14-06-82)

Versión del 29-03-04 producida por el Com.Guillermo E. Saravia (RTI 16302- Directo 4317-6302) y corregida por :

Com (R) Miguel A. SILVA.
Com Juan C. ROMERO
S.M. Roberto ULLUA

1. El presente resumen se encuentra basado en la documentación producida por el personal del Escuadrón en tiempo real y bajo la óptica de cada uno de los protagonistas en el momento que se desarrollaban las operaciones y en documentos producidos posteriormente que reflejan un análisis más integral de las operaciones y vivencias protagonizadas por el Escuadrón.

2. El actualmente desaparecido Grupo 2 de Vigilancia y Control Aéreo tuvo la responsabilidad de alistar y desplegar a partir del 1° de abril de 1982 cuatro Escuadrones Móviles con radares Westinghouse TPS-43E, el primero de los cuales partió de la I Brigada Aérea Palomar la noche del 1 de abril con destino inicial a la IX Brigada Aérea en Comodoro Rivadavia.

3. El Escuadrón VyCA Móvil Malvinas desplegó a Puerto Argentino el mismo día 2 de abril de 1982 desde Comodoro Rivadavia en dos aviones Hércules C-130, entrando en servicio operacional a partir del día siguiente y participó activa e ininterrumpidamente de toda la campaña hasta la finalización de las hostilidades el 14 de junio.

4. Hay que tener en cuenta que a pesar de no haber contado con el tiempo necesario para la planificación de las operaciones VyCA en un terreno completamente desconocido, el adiestramiento constante del personal operativo y técnico adquirido desde el año 1978 en permanentes despliegues conjuntos con los distintos Sistemas de Armas de la Fuerza, en su mayoría en territorio patagónico, minimizó dicha falencia permitiendo que se lograra rápidamente la adaptación al medio ambiente de la zona de operaciones.

5. Con una dotación inicial de 24 efectivos de ambos cuadros y tropa, con el incremento de las operaciones fue reforzada llegando a 45 hombres entre oficiales, suboficiales y soldados, el Escuadrón conformado por una Sección Operativa, Técnica, Comunicaciones y otra Logística, funcionó durante todo el conflicto como unidad autosuficiente, procurándose por sí sólo los medios necesarios para la operación y supervivencia del sistema.

6. La Sección Operativa formada por controladores y navegadores tenían bajo su responsabilidad la ejecución de las tareas de Detección e Identificación de la totalidad de las aeronaves propias y británicas dentro del espacio aéreo del Teatro de Operaciones Malvinas y del Control de las aeronaves propias asignadas por el Centro de Información y Control durante la ejecución de sus misiones.

7. La Sección Técnica del Escuadrón compuesta por personal de Mecánicos de Radar y Mecánicos de Comunicaciones fue la responsable de mantener el equipamiento en servicio operativo logrando un alto grado de disponibilidad del material durante toda la campaña siendo su punto de

CS-1-289

rendimiento más alto, la rápida puesta en servicio operativo del radar luego del ataque del 31 de mayo.

8. La Sección Comunicaciones compuesta por tres Mecánicos de Comunicaciones y un soldado estudiante de electrónica, tuvo a su cargo el mantenimiento de las comunicaciones con equipos de VHF, HF y Microondas. Además habilitó el uso alternativo de la Banda de Radioaficionados (BLU), saliendo al aire como LU5-DRH Móvil, la que operó desde las posiciones del radar, incluyendo campo de prisioneros y buque Bahía Paraíso.

9. Por su parte, la Sección Logística tenia a su cargo asegurar el funcionamiento del Escuadrón a través de los servicios de transporte, seguridad, racionamiento, sanidad y alojamiento, tarea que no solo llevó a cabo para lograr la ya mencionada autosuficiencia sino que trascendió hacia otras unidades de la FAA y del Ejército cercanas a la posición del radar.

10. Cabe mencionar que el Escuadrón VyCA Móvil Malvinas formó parte de un Sistema de Defensa y Control Aerotáctico global que involucraba otros tres escuadrones móviles desplegados en Río Grande, Río Gallegos y Comodoro Rivadavia con el mismo material de dotación, el radar 3D Westinghouse TPS-43E y 4 escuadrones móviles cònformados por personal operativo y técnico de Fuerza Aérea empleando radares 2D Cardion TPS-44 de dotación del Ejército Argentino desplegados en Mar del Plata, Carmen de Patagones, Santa Cruz y San Julián.

11. Asimismo, cabe destacar que otro radar Cardion fue desplegado a Puerto Argentino siendo utilizado en funciones de vigilancia y de detección en los momentos en que el TPS 43 requirió tareas de mantenimiento preventivo y durante el tiempo que permaneció fuera de servicio a causa del ataque con misiles antiradiación SHRIKE del día 31 de mayo por parte de un avión Vulcan de la RAF.

12. Las operaciones llevadas a cabo por el Escuadrón involucraron una amplia gama de tareas que abarcaron desde la básica y fundamental de detección, hasta el guiado de interceptaciones y combate aéreo de acuerdo al momento del conflicto en que se desarrollaban las acciones.

13. Durante la primera etapa del conflicto, es decir hasta el inicio de las hostilidades, la principal tarea operativa ejecutada por el Escuadrón recayó en el apoyo a la navegación de las aeronaves militares de transporte de la FAA, de la ARA y las de las empresas aerocomerciales de bandera nacional (Aerolíneas Argentinas y Austral) que mantenían el puente aéreo logístico desde el continente transportando tropas, material y el apoyo logístico necesario para la operación de las unidades de las tres FFAA desplegadas en las islas.

14. A partir del 1° de mayo, se produjo un cambio radical, pasándose a operar bajo condiciones de combate, situación que se mantuvo hasta la finalización del conflicto. El puente aéreo por razones obvias, quedó prácticamente reducido a las operaciones de los Hércules C-130 y el personal operativo del radar pasó el centro de su atención al control de las escuadrillas y secciones de la aviación de combate de la FAA y la ARA. Dicho control se ejecutaba tanto sobre aeronaves cumpliendo misiones de ataque a blancos terrestres y navales, interceptaciones, cobertura aérea y diversión, con los sistemas de armas Mirage M-III y M-V, Skyhawk A-4B , A-4C y A-4 Q, Canberra Mk62 y Learjet 35A desde el continente, como con los IA-58 Pucará y

CS-1-290

Aermacchi MB326 desplegados en las islas que operaban desde la BAM Malvinas y la BAM Cóndor en Darwin.

15. Las características propias de la operación de cualquier Escuadrón de Vigilancia y Control Aéreo, lo perfilan como pieza fundamental del Sistema Aéreo de Defensa ya que la información procesada de los datos enviados por los operadores de radar es la que permite llegar a la toma de decisiones para la ejecución de las operaciones aéreas.

16. En Puerto Argentino dicha información era enviada prácticamente en tiempo real al Centro de Información y Control (CIC) Malvinas en donde posteriormente se procesaba y permitía generar las acciones a seguir que podían resultar desde el despegue de aviones de combate hasta el establecimiento de las Alertas Rojas por ataque aéreo o bombardeo naval.

17. Si bien la Red de Observadores del Aire (ROA) desplegada en las islas no tuvo dependencia orgánica ni funcional del Escuadrón VyCA, su actuación repercutía directamente en las operaciones desarrolladas por los controladores y navegadores, brindando la información sobre los movimientos de las aeronaves británicas que se desplazaban a muy baja altura y permitiendo que se configuraran con antelación, las posiciones de control del radar a la espera de su aparición en pantalla y lo que era más importante aún, permitía establecer el alerta para el alistamiento de la Artillería Antiaérea.

18. La acción conjugada entre el radar y la ROA del TOM para determinar las alertas y alarmas de Puerto Argentino y sus alrededores fue sin lugar a dudas el principal factor para que las bajas por acción de bombardeo aéreo y naval fueran mínimas.

19. Una de las características más sobresalientes para destacar de la operación del Escuadrón fue su alto grado de disponibilidad técnica y operativa, teniendo en cuenta que el sistema operaba las 24 horas del día en forma prácticamente ininterrumpida. A esta característica hay que sumarle la capacidad de detección lejana de blancos navales como producto del comportamiento del lóbulo de irradiación del radar bajo las singulares condiciones climáticas reinantes en el Atlántico Sur y que permitieron seguir con bastante regularidad la evolución de los desplazamientos de la flota británica.

20. Así como se detectaba al grueso de la flota a distancias superiores a las 100 millas náuticas, también se lograba seguir los desplazamientos que sistemáticamente todas las noches realizaban una o dos unidades navales británicas para bombardear desde aproximadamente 10 millas las posiciones argentinas en el aeropuerto y los montes cercanos, esto permitía determinar con suficiente antelación el alerta necesario para que las unidades desplegadas en el terreno, se protegieran contra el fuego naval.

21. Salvo el 1° de mayo, durante el ataque inicial del bombardero Avro Vulcan sobre el aeropuerto, en que el factor sorpresa jugó a favor del incursor, prácticamente no hubo aviones Harrier o Sea Harrier que no fuesen detectados por el personal operativo con suficiente antelación para establecer el alerta correspondiente que alistara a la Artillería Antiaérea.

22. Esta última capacidad permitió en varias ocasiones alertar a formaciones de aviones de

CS-1-291

combate propios sobre la presencia de Patrullas Aéreas de Combate británicas que evolucionaban próximas a las zonas de los objetivos materiales a atacar como así también, coordinar el arribo y despegue de los Hércules C-130 a fin de que estos no fuesen atacados durante su permanencia en el aeropuerto.

23. El 1° de mayo, el Escuadrón VyCA Malvinas cumplió una actuación preponderante en lo que sería el bautismo de fuego de la Fuerza Aérea Argentina, durante el transcurso de esa jornada se controlaron 18 misiones de combate que determinaron el aborto del primer intento de ataque aeronaval en Puerto Argentino. Finalizadas las acciones se habían perdido en combate tres aviones propios (2 Mirage M-III y un Dagger M-V) que sumados al Learjet 35 derribado posteriormente durante una misión de diversión constituyeron los cuatros aviones bajo control radar perdidos durante el conflicto.

24. La presencia del radar le significó a los británicos, un constante dolor de cabeza que le impedía lograr la siempre tan ansiada superioridad aérea que le proveyera la suficiente libertad de acción para maniobrar con sus fuerzas aeronavales. Durante el conflicto, se intento en varias oportunidades interferir el radar a través de contramedidas electrónicas tanto activas (generadores de ruido electrónico) como pasivas (lanzamiento de chaff) con resultados sumamente pobres que no afectaron la operación de los controladores.

25. El TPS-43 pasó a convertirse entonces en blanco prioritario para el adversario, generando una serie de misiones específicas llevadas a cabo por bombarderos estratégicos Avro Vulcan desde la Isla de Ascención , armados con misiles antiradiación Shrike. Conocidas como Black Buck 5 y Black Buck 6, estas misiones consideradas hasta la Guerra del Golfo como las de mayor complejidad y extensión jamás realizadas para este tipo de ataque tuvieron un relativo éxito al lograr en la primera de ellas, a la madrugada del día 31 de mayo, impactar dos misiles lo suficientemente cerca del radar como para producir daños estructurales a la antena y a las instalaciones próximas del Escuadrón sin producir bajas entre el personal.

26. La rápida reacción desde el continente permitió que los repuestos necesarios para la reparación llegaran con tiempo suficiente como para que al día siguiente el equipamiento estuviera nuevamente en servicio operativo.

27. La segunda misión llevada a la madrugada del día 2 de junio, si bien logró adquirir como blanco secundario y destruir un radar director de tiro de una batería de 35mm del Ejercito matando a sus operadores, no consiguió a pesar de los varios intentos realizados lanzar sus misiles contra el TPS-43 debido al accionar oportuno de los operadores del radar que habiendo detectado al incursor, aplicaron las tácticas correctas para que este, cada vez que adquiría el blanco, lo perdiera y tuviese que comenzar nuevamente el proceso de búsqueda y adquisición.

28. Un dato casi desconocido de la actuación del Radar fue el uso que se le dio como director de tiro para el lanzamiento de los dos misiles Exocet MM-39 que fueron lanzados desde la costa de Puerto Argentino teniendo como blancos en ambas oportunidades a los buques británicos que se acercaban para efectuar bombardeo naval nocturno. Si bien el primer lanzamiento no logró su cometido, el segundo, impactó en la fragata Glamorgan destruyendo parte de la superestructura de la nave incluyendo hangar y el helicóptero de abordo

CS-1-292

29. El final del conflicto encontró al Escuadrón en operaciones, con el equipamiento totalmente en servicio, su última misión controlada, aviones Canberra Mk-62, bombardeó las posiciones británicas en el Monte Kent a las 00:20 hs. del 14 de Junio. Como dato anecdótico y que marca el espíritu que animó al personal durante toda la campaña, cabe mencionar que después de la rendición ordenada el 14 de junio, la estación de radio HF del Escuadrón VyCA Malvinas mantuvo desde el aeropuerto de Puerto Argentino, las comunicaciones clandestinas con el continente hasta el 17 de junio cuando fue destruido por sus operadores ante la inminencia de ser evacuados de la zona.

Listado de integrantes del Escuadrón VyCA Malvinas

1. El personal componente del Escuadrón Vyca Móvil Malvinas se encuentra detallado con el grado, nombre y apellido y función asignada en la siguiente tabla :

Nº	GRADO	APELLIDO Y NOMBRE	FUNCION
1.	My.	Miguel SILVA	Jefe de Escuadrón
2.	1° Ten.	Norberto FABER	Controlador
3.	1° Ten.	Juan ROMERO	Controlador
4.	1° Ten.	Carlos MAZOCCHI	Controlador
5.	Ten.	Guillermo SARAVIA	Controlador
6.	Alf.	Hugo MERCAU	Controlador
7.	Alf.	Jesús SCACHI	Controlador
8.	S.M.	Antonio CASANI	Encargado de Escuadrón
9.	S.P.	Carlos TABORDA	Transporte
10.	S.Aux.	José PALMA	Mecánico de Radar
11.	S.Aux.	Néstor TAMBUSI	Mecánico de Radar
12.	C.P.	Enrique SIERRA	Navegador
13.	C.P.	Carlos QUINTANA	Navegador
14.	C.P.	José BARRIOS	Mecánico de Radar
15.	C.P.	Roberto ULLUA	Mecánico de Comunicaciones
16.	C.P.	Carlos TEVES	Mecánico de Radar
17.	C 1°.	Roberto BAIZ	Navegador
18.	C 1°.	Juan NIEVAS	Navegador
19.	C 1°.	Juan EGAÑAS	Navegador

CS-1-293

20.	C 1°.	Víctor ROMERO	Seguridad
21.	C 1°.	Raúl RAMIREZ	Mecánico de Generadores
22.	C 1°.	Rolando ULRICH	Mecánico de Generadores
23.	C 1°.	Gabriel MERLINO	Mecánico de Comunicaciones
24.	C.	Víctor LEZCANO	Transporte
25.	C.	Oscar DISTEFANO	Mecánico de Comunicaciones
26.	C.	Luis RIVERO	Seguridad
27.	C.	Alejandro MATTARAZZO	Enfermero
28.	C.	Néstor HERRERA	Seguridad
29.	S/C 63.	Bernardo DOINY	Seguridad
30.	S/C 63.	Jorge AMAYA	Seguridad
31.	S/C 63.	Roque CARE	Seguridad
32.	S/C 63.	Miguel DELVADO	Seguridad
33.	S/C 63.	Miguel COURTADE	Seguridad
34.	S/C 63.	Bruno ROMANO	Seguridad
35.	S/C 63.	Roberto GOMEZ	Seguridad
36.	S/C 63.	Víctor MORALES	Seguridad
37.	S/C 63.	Marcelo NOGUEIRA	Seguridad
38.	S/C 63.	Pablo BUJAK	Seguridad
39.	S/C 63.	Gustavo OSSES	Seguridad
40.	S/C 63.	Fernando ESCALANTE	Seguridad
41.	S/C 63.	Luis CASENTINI	Seguridad
42.	S/C 63.	Jorge CERANA	Seguridad
43.	S/C 63.	Alejandro RODRIGUEZ	Seguridad
44.	S/C 63.	Juan WIZNIAK	Seguridad
45.	S/C 63.	Rogelio ESCOBAR	Seguridad

FRAGMENTOS DEL DIARIO DE GUERRA DEL ESCUADRON VYCA MLV

La presente recopilación, obedece a un criterio selectivo de los principales pasajes del Diario de Guerra del Escuadrón que muestran las diferentes etapas por las que pasó el conflicto y las acciones en las que intervino el personal.

CS-1-299

Cabe mencionar que la transcripción respeta textualmente el original y teniendo en cuenta que las novedades eran asentadas por el personal más antiguo dentro de la cabina del radar al finalizar cada turno, algunos datos y observaciones asentadas pueden no estar expresadas muy claramente o ser contradictorias con otro tipo de información contenida en otros pasajes de este capítulo.

Día 06 de Abril

..."08:00 Hs. Se inicia la operación con radar S/N, Personal S/N.

08:10 Hs. Un ploteo C-130 MDP-MLV.

10:31 Hs. C-130 Vuelo 640 MLV-MDP, el eco se pierde cada dos o tres vueltas de antena. Sale anillo de interferencia entre 360/130° a 7 NM y desaparece. Luego aparece en el 245/159° Distancia 12 NM y da la impresión de que el MTI funciona mal. S.A. TAMBUSSI informa que no puede solucionar inconveniente por tener que trabajar sin alta y luego con la antena detenida.

10:43 Hs. Vuelo 640 desaparece a las 175 NM Acimut 344 FL 250.

11:03 Hs. C-130 LITRO 11 se mantiene orbitando en Acimut 250/24 Distancia 120 NM/102 NM realiza reabastecimiento A-4C ZONDA..........."

1° Ten. FABER

Día 27 de Abril

"...21:00 Hs. Recibí el turno. Se realizaron aproximadamente 25 ploteos correspondiente a helicópteros entre entrada y salida. Se produjeron en dos oleadas con intervalos de 15 minutos todos los ploteos al CIC. Se comprobó un procedimiento de entrada por el Acimut 040, 5 NM, desaparece y vuelve a aparecer en alejamiento hacia los radiales 110 y 180, perdiéndose aproximadamente a las 10/12 NM. La velocidad fue siempre reducida y quedaron comprobados varios cambios de rumbo. El nivel fue imposible de determinar en todos los casos debido a la escasa distancia a que se encontraban los ecos. Para su mejor detección se trabajo con video crudo...."

Ten. SARAVIA

Día 01 de Mayo

"00:03 Hs. Salta alta.

00:08 Hs. Entra en SVC.

04:40 Hs. Bombardean el aeropuerto. Entrego el turno. .Primer bombardeo a la B.A.M., no se vieron los ecos."....

1° Ten. MAZZOCHI C.1° EGAÑAS

CS-1-295

..."05:00 Hs. Se hace el relevo, entran Mayor SILVA, Ten. SARAVIA y C. 1° BAIZ.

08:30 Hs. Comienza el segundo bombardeo y las interceptaciones. 1° Sección de MIII, llega a la vertical del aeródromo MLV, y regresa por combustible. 2° Sección MV, se traba en combate con HARRIER en Acimut 320, 003 NM. Aborta por falta de combustible y regresa.

09:00 Hs. Se hace relevo, entran 1° Ten FABER, Alf. MERCAU y C.P. SIERRA. SOMBRA y TIGRE, escuadrillas de PUCARA piden instrucciones que el CIC no tiene.

09:10 Hs. SOMBRA, con uno de los PUCARA en emergencia solicita autorización para aterrizar, pero TWR demora en contestar.
Llegó la escuadrilla TOPO (A-4). El CIC los hace regresar por que se encuentran dos escuadrillas de HARRIER orbitando.
Llega la escuadrilla LIMON se inicia persecución a la 1° escuadrilla de HARRIER, con el inconveniente de que solo tiene combustible para 10 minutos. Encontrándose desde este emplazamiento 40 y 50 NM de sus blancos, el cual regresa enfrentando a los MV, los cuales los vieron pasar por debajo y cambiando de rumbo rápidamente debido a la gran maniobrabilidad de los HARRIER que se habían puesto a la cola de los MV, debiendo ordenárseles que tomaran rumbo al continente. Llega la escuadrilla FOCO de MIII. Se vuelven por falta de combustible.......

.....13:00 Hs. Se hace relevo con las novedades anteriores, entran 1° Ten. ROMERO- Ten SARAVIA- C.P.QUINTANA. La 1° Sección de A4 PAMPA aparece y le designo blanco en el sur a 120 NM. Los blancos son supuestos helicópteros con FL 060, a 40 NM del blanco hago volver a los PAMPAS por una Sección de HARRIER que se dirigía a la interceptación. Los helicópteros propios no recibían respuesta de TWR, el radar les dio la salida y entrada, avisando al CIC para que la artillería no tirara, simultáneamente dos secciones de HARRIER se mantenían en la zona. CARBÓN (helicóptero de Ejercito) avista 3 barcos a 10 NM en el sur alineados como para abrir fuego. Los otros helicópteros cumplían distintas misiones. MATE reconocimiento hacia el norte y CASA móvil traslado de heridos desde DARWIN al hospital. La TWR no volvió a salir nunca mas en frecuencia.
Quedaron 10 minutos aproximadamente sin aviones propios manteniéndose tres secciones en la zona, una en el sur y dos en el norte. Comienzan a llegar simultáneamente los TORNOS, DARDOS, BUITRES FORTINES, RUBIOS. El TORNO con misión de bombardeo a los barcos se les da descenso a 115 NM de nosotros y abandona frecuencia. En el norte los DARDOS se traban en combate con 2 HARRIER. Un DARDO es derribado, el piloto se eyecta y posteriormente es rescatado. El otro DARDO abandona el combate y por combustible pide venir al aterrizaje. El CIC autoriza en primer momento y luego avisa que están bombardeando la pista, le ordeno que se eyecte en cuanto vea tierra firme. Se niega a eyectarse y dice que viene a pista que le avisemos a la artillería para que no tiren, el CIC confirma que la artillería ya esta avisada, le vuelvo a repetir a DARDO que se eyecte y se vuelve a negar, pide que lo prendan al ver que esta medio perdido cuando ingresa en el corredor de helicóptero es batido por la propia artillería. Simultáneamente RUBIO entra en combate en el sur con 2 HARRIER que se separan a ultimo momento, se cruzan y el RUBIO grita y desaparece de frecuencia.

CS-1-296

El BUITRE que se encontraba haciendo sombrilla aérea a 70 NM, se vuelve con combustible mínimo. Los FORTINES se mantienen en sombrilla. Salen los TORNOS con misión complicada perseguidos por 2 HARRIER. Se le ordena a los TORNOS que se peguen al agua para perder a los HARRIER, se le pegan a la cola a 20 NM. Continua la persecución durante 80 NM y se le saca a los FORTINES con Rumbo de interceptación a los HARRIER que persiguen a los TORNOS. Al acercarse los FORTINES a los HARRIER espantan hacia el norte. Los TORNOS continúan con su Rumbo a cama, y los FORTINES también.

Nota: Todas las designaciones y asignaciones de misiones en la zona fueron tomadas por el jefe operativo y el controlador de turno. El CIC en ningún momento asigno misiones en la zona. Una sección de PUCARA (TIGRE), salió en frecuencia pidiendo que se le asigne misión, el CIC le ordena que se dirijan al norte.

Nota: En todo momento se mantuvieron tres secciones de HARRIER en la zona....."

Ten. Saravia

....."17:00 Hs. Me hago cargo del turno con radar en SVC:

18:00 Hs. Se observan avanzar tres ecos fuertes en Acimut 170, 26 NM con velocidad de embarcaciones, posteriormente se confirma que era parte de la flota inglesa. Desde ésta se desprendían 3 ecos con velocidad de helicópteros que hacen patrullajes sobre la zona hasta las 8/10 NM del centro de poder, desde donde luego realizarían cañoneo al radar de Ejercito y toda la costa.....".

1° Ten. MAZZOCHI-C.1°EGAÑAS

....."21:00 Hs. Recibimos el turno con novedades que anteceden. 1° Ten. FABER- Alf. MERCAU- C.P.SIERRA.

21:05 Hs. Comienzan cañoneos en el cerro donde se encuentra el radar de ejercito, efectuado por 3 fragatas situadas a 8 NM.

21:15 Hs. Cortamos el radar y nos retiramos al refugio porque sé prevé un ataque al nuestro....."

Día 03 de Mayo

....."13:00 Hs. 1° Ten. ROMERO- Ten. SARAVIA- C.P.: QUINTANA.
Despegan los Macchis, avisan que tienen misión. El helicóptero DARWIN sale y luego al regreso informa que están bombardeando el aeropuerto, luego confirma que los Macchis han llegado de vuelta y uno se estrella durante el procedimiento contra un médano, no viendo al piloto y solicitando una ambulancia.

17:00 Hs. Entrego SVC S/N.....".

1° Ten ROMERO

Día 12 de Mayo

CS-1-297

...."17:00 Hs. Me hago cargo del turno S/N. Se observa entrar y salir una escuadrilla de HARRIER desde las 20 a las 10 NM del centro del poder con FL 030.

17:30 Hs. Tenemos 2 HARRIER entrando a 8 NM, desaparecen los ecos, notificamos al CIC y al minuto escuchamos dos bombas en el aeropuerto, el CIC dice que avisó a la artillería pero no repelió el ataque.

18:20 Hs. Se observó gran cantidad de ecos con velocidad de helicópteros entre las 20 y 6 NM. Se desconoce identificación de los ecos, desaparecen a las 6 NM y otro saliendo a las 20 NM y dos helicópteros haciendo patrullaje entre el 068 y 063 a 88 NM...".

1° Ten. MAZZOCHI

Día 21 de Mayo

...." 09:00 Hs. Me hago cargo del turno. Ten. SARAVIA y C.1° BAIZ

09:30 Hs. Los ASADOS (Macchi) atacan una fragata y 7 barcos.

10:25 Hs. Entra una escuadrilla sin contacto con esta.

10:30 Hs. Se escucha otra escuadrilla.

10:35 Hs. Una única sección entrando de HARRIER y otra saliendo.

10:40 Hs. Se hace contacto radial con ÑANDÚ, PERRO no coincide con la información del CIC

10:42 Hs. Se eyectó ÑANDÚ 2.

10:49 Hs. PERRO informa entraron 3 salieron 3 ataque a dos fragatas con impactos de bombas y cañones.

10:54 Hs. PATO 2 vuelve a esta.

10:56 Hs. Aterriza el PATO 2 (C-130), contradiciendo orden del CIC de que espantara ya que había 3 escuadrillas en sector.

11:04 Hs. 035/89 cruce de dos secciones una entrando y otra saliendo. Entra con R 180°. También aterrizan dos PUCARA.....

Día 25 de mayo

...." 13:20 Hs. Despegan dos PUCARA para buscar un helicóptero que vino a buscar un piloto de los HARRIER, el eco se había perdido a las 13/5 en 085/15 NM.

CS-1-298

13:25 Hs. Una escuadrilla a 30 NM.

13:40 Hs. Despegan los PUCARA nuevamente a observar zona Norte.

14:13 Hs. Una escuadrilla se acerca al OM, los PUCARA (COBRA) deben volver y hacer espera sobre la bahia ya que tienen una escuadrilla en vertical, que es mantenida a distancia de artillería.

15:00 Hs. Se va una escuadrilla o dos ecos que podrian ser ambos, y aterrizan al PUCARA sin novedad. el horario aproximado, la secuencia es correcta en todo momento por frecuencia del radar y con la TWR se mantuvo la información sobre la ubicación de los bandidos, y la TWR manejo correctamente a los PUCARA, en un muy buen trabajo de equipo.

16:45 Hs. Entra una escuadrilla por 315 16 NM. Entrando se pierden a las 8 NM....

1° Ten. ROMERO.

Día 26 de Mayo
..."00:30 Hs. Se ve aproximarse un barco en 210 a 2 NM se aproxima hasta las 5 NM y cañonea el aeropuerto desde las 00:15 Hs hasta las 01:00 Hs.....

1° Ten. MAZZOCHI

..."13:02 Hs. Me hago cargo del turno con tres secciones de HARRIER y un helicóptero.

14:00 Hs. Entra un F-28 Naval se avista a 16 NM entra S/N con tres secciones enemigas.

14:05 Hs. Entran 3 MACCHI mantienen contacto con nosotros hasta el toque.

14:10 Hs. Contacto con el POKER con 2 se los guía hasta OM en 270 a 45 NM.

14:15 Hs. Los SOMBRAS hacen cobertura de los POKER siguen evolucionando secciones enemigas.

14:45 HS. Se retiran los POKER y los SOMBRAS S/N.

15:00 Hs. Se corta por mantenimiento..."

Ten. SARAVIA

Día 28 de Mayo

CS-1-299

...."01:00 Hs. Me hago cargo durante el cañoneo con una fragata en 180 8 NM, 187 8 NM, 169 8 NM. Otra 205 10 NM y 170 10 NM 203 11 NM. Tercera en 205 10 NM 191 13 NM 175 13 NM. Y el helicóptero que se movia de: 164 7 NM 142 7 NM 158 9 NM, 116 6 NM 119 8 NM 133 10 NM.

02:20 Hs. Se deja constancia de la desaparición de los señuelos que salían del Sud oeste 4 NM coincidiendo con el cese de las hostilidades.

02:36 Hs. Se corta por orden del CIC.

03:30 Hs. Se reanuda la operación sin novedad....

......12:15 Hs. Nos avisa el CIC que un PUCARA que regresaba de DARWIN esta perdido llamamos pero no responde y no vemos el eco, tiene autonomía hasta las 14:15 Hs. (057 73 NM)..."

1°·Ten MAZZOCHI

Día 31 de Mayo

...."05:45 Hs. Habian aparecido dos HARRIER. Uno en 09 103 NM y otro n 010 32 NM 1 HARRIER que venia del oeste paso vertical y lanzó dos bombas sobre el aeropuerto, luego salió radial 320 con R 320°, el que venia por 010 paso vertical al aeródromo y salió por el radial 090° con R 090°. El HARRIER que salió por Acimut 320 hizo un viraje por izquierda con R 130°. A las 11 NM, se nos perdió. A los 2 minutos nos ataca (radar con dos misiles).
Consecuencias:
Radar F/S bocinas perforadas por esquirlas. Cable de señal seccionado entre cabina técnica y OPS.
PERSONAL S/N. 1° Ten. FABER. Alf. MERCAU.
C.1° EGAÑAS C.P. ROSSET. C.P. BARRIO C.1° ULRICH...

...07:30 Hs. Se comienza a operar en el radar de ejercito.

1° Ten. FABER, S.M. CASSANI.

Día 03 de Junio

05:15 Hs. Aparece eco en el 030 174 NM con 250 kt durante cinco vueltas de antena.

05:45 Hs. Se detecta un eco entrando con Rumbo convergente en el 330 30 NM lo seguimos hasta las 9 NM, y apagamos.

CS-1-300

06:50 Hs. Se pone en SVC nuevamente. Después de bombardeo en aeropuerto, se confirma blanco en una batería con radar. Detectamos incursor saliendo en radial 033 mismo rumbo hasta las 232 NM...."

Ten. SARAVIA.

Día 07 de Junio

..."09:00 Hs.Es derribado por un misil uno de los DARDO, vuelve solo.
Me hago cargo del turno 1° Ten. ROMERO C.1° NIEVAS.

09:03 Hs. Aparecen dos ecos que de acuerdo a las informaciones del CIC uno son los PILA y el otro NARDO.

09:05 Hs. Se pone en contacto NARDO a lo que se le responde fuerte y claro luego de varios intentos, requiere instrucciones.
Cabe destacar que el CIC había dado la orden que solo avisarles fuerte y claro que esta instrucción se la habían dado al turno anterior, al hacernos cargo consultamos lo que nos ratifica la instrucción.
Ante requerimiento dado de instrucción y que es recalcado por el CIC el subscripto le ordena mantenga 400 FL, luego el CIC, me comunica que le de 090 de rumbo ,ya que las PAC están en el 093 120 NM.
Por la demora de las instrucciones, nos pide autenticación MAY y se le contesta OSCAR a lo cual confirma la instrucción.
A pocos segundos el NARDO ordena viraje por izquierda durante el cual el 2 le avisa ..."misil"..., entonces el me comunica que es una nube que se vio en el terreno y le dice al 2 que se quede tranquilo.
Luego de eso se escucha un grito que dice ..."ME DIERON, NO PUEDO"..., a eso, siempre con el VHF abierto siguen sonidos guturales, que aparentemente quieren darnos alguna información y un grito un poco lejano que dice ..."LEVANTA, LEVANTA".....
Luego de esto se observa en la pantalla como tres ecos, de los cuales sale uno a las 170 NM, y el otro queda en el lugar, que puede ser un helicóptero que activo el misil o el mismo avión averiado que iba cayendo.
Luego de esto no se escucha mas enlace ni en VHF ni HF. El avión abatido fue en el 288 entre 75 y 80 NM.

09:50 Hs. Se avisa que venia POTRO a las 10:15 Hs. Que solo nos iba a hablar por necesidad, y TRUENO con cuatro a las 10:30 Hs a atacar FITZ ROY, siendo el OM en 259 15 NM y punto de lanzamiento 232 17 NM. Se nos avisa que llamemos que se vuelvan.
Cabe destacar que siendo las 09:40 se pierde la escuadrilla entrando por el 090 9 NM y en descenso ante lo cual cortamos y el CIC cuestiona la actitud, que es corroborada mientras después una escuadrilla que pasa por detrás del radar (Sur) a 300 Mts en vuelo rasante, tira una bomba al tanque de agua que yerra y cañonea...."

1° Ten. ROMERO.

CS-1-301

...."14:45 Hs. Se escucha hablar en ingles por frecuencia principal.

16:00 Hs. Se comienza a plotear 2 secciones enemigas que operan desde el Oeste. No se los vio entrar se le informa al CIC de la situación estimando que los despegues hacen de la zona de SAN CARLOS o DARWIN la 1° sección se perdió en el 087 105 NM. La 2° sección se la vio saliendo del Oeste solamente en 280 46 NM. Vuelve a aparecer en 180 45 NM lo pierdo en 078 107 NM....".

Ten. SARAVIA

Día 08 de Junio

..."16:45 Hs. Aparecen cuatro M III, para hacer distracción, los siguen dos HARRIER y luego se van los M III.
A las 14.10 atacan cuatro A4 a un barco que está a las 13 NM y hacen impacto y regresan todos. No toman contacto con nosotros..".

1° Ten. MAZZOCHI

Día 10 de Junio

..."09:10 Hs. Me hago cargo del turno S/N
Situación dos secciones saliendo (4 aviones)
una sección entrando (2 aviones)
una sección Acimut 248 27 NM.
dos secciones perdidas (SAN CARLOS DARWIN)..."

Alf. MERCAU C.1° EGAÑAS

Día 12 de Junio

..." 03:45 Hs. Se corta radar por orden del CIC pues nos avisa que escucha ruidos de reactores nos avisa el ploting que ese ruido que escucho el CIC es un misil EXOCET.

03:50 Hs. Radar en SVC.

04:40 Hs. Se corta radar porque se nos perdió un helicóptero en Acimut 198 4 NM.

04:55 Hs. En servicio aparece un eco en Acimut 092 117 NM.

05:00 Hs. Entrego SVC S/N...."

Alf. MERCAU

CS-1-302

..."17:25 Hs. Entra un C-130 LANZA sin directivas del CIC, TWR no lo recibe, mantiene frecuencia con nosotros para indicaciones....

20:10 Hs. Sale LANZA perseguido por un HARRIER, se le da radial de salida por el Sur el bandido es detectado en 090 130 NM. El LANZA se pierde en el 120 30 NM con el bandido en 085 55 NM con R 270° aparentemente LANZA no fue detectado por radar. Se nos informa de una misión de CANBERRA ROMA C/2 para que le pasemos la PAC, no contestan en frecuencia ya había sido sobrepasada la estima sobre OM 20:05 Hs. En 298 a 55 NM la PAC es un solo avión corta radiales hasta el 340 30 NM de esta, viró por izquierda y se montó en el 346.
Hacia nosotros, cortamos a 10 NM prendemos a los 5 minutos y lo tenemos en 325 32 NM. Coloca viraje por derecha y se monta en radial 330 30 NM cortamos a 12 NM. Prendemos a los 5 minutos, lo encontramos en 330 30 NM, vira por derecha y se monta en el 350 directo a nosotros, cortamos a 14 NM prendemos después de 5 minutos, nos avisan que tiro bombas en el aeropuerto. Lo encontramos en el 085 35 NM con R 090° sin duda alguna nos la quería dar a nosotros pero lo jodimos. Desapareció en 082 130 NM...".

Ten. SARAVIA

Día 14 de Junio

..."00:20 Hs. Bombardean los CANBERRA por el Cerro KENT. Se suspende el libro para ser enviado al continente...."

1° Ten. MAZZOCHI

Fragmentos del memorándum "Evaluación de las Operaciones de Defensa Aérea y Control Aerotáctico en Malvinas" producido por el entonces Mayor Miguel Angel Silva, Jefe del Escuadrón VyCA Malvinas, elevado al Comandante Aéreo de Defensa con fecha 2 de agosto de 1982.

1. ... "Salvados algunos inconvenientes de coordinación y planeamiento (ver discrepancias con el planeamiento), el centro de radar móvil fue instalado en un principio dentro del área de la Bam Malvinas; en una elevación 1.000 metros al SO de cabecera 08.

2. Con fecha 5 de abril fue trasladado a las afueras de Puerto Argentino, instalando en su anterior posición (dentro del aeropuerto) un señuelo, el que fue destruido por el viento reinante 48 hs después.

3. La operación cubrió las áreas de :

   1°) detección de móviles aéreos: con un cubrimiento bueno desde 010° a 250° de azimut; y variable entre 1° y 6° en elevación, desde 250° a 010° de azimut.

   2°) detección de móviles de superficie (barcos) : en algunas oportunidades hasta 130

CS-1-303

NM de distancia. Cabe aclarar que esta capacidad de detección no es normal en radares del tipo utilizado, pero las características de propagación en la zona de Malvinas eran tales que tornaban factible la detección de barcos en forma casi permanente...

5°) apreciación del movimiento y maniobras helitransportadas del enemigo.

A) El apuntado de los misiles Exocet (tierra-mar) mediante la referencia directa de la posición de los buques enemigos con respecto a la rampa de lanzamiento de los misiles....

7°) la operación como torre de vuelo, debido a que en numerosas oportunidades esta no operaba.

4. El equipamiento estuvo en servicio en forma casi permanente, y si bien fue alcanzado por los misiles antirradiación lanzados el 31 de mayo, se logró su puesta nuevamente en servicio, continuando en operación en base a reparaciones improvisadas y precarias mediante el uso de elemento de circunstancia. Como consecuencia la operación quedó solo penalizada en cuanto a las mediciones de altura.

5. En la madrugada del día 14 de junio el equipo entró fuera de servicio, debido a que las vibraciones producidas por el disparo de las baterías de campaña que habían sido instaladas en la proximidad, cortaron los conexionados rígidos de las tarjetas y módulos del equipo.

6. Como ese mismo día fue el último día de combate, no se intentó la puesta en servicio del equipamiento, procediéndose en cambio a su inutilización.......

11. ....Por su emplazamiento, los radares tenían limitado su cubrimiento hacia el oeste, lo que no afectaba la detección de los móviles enemigos (ya que incluso se observaba en pantalla su movimiento naval), aun cuando limitaba el rango y altura de control de la aviación propia proveniente del continente.

12. Existía una zona de 6/10 nm alrededor del radar en donde la visualización de móviles no era factible por el empastamiento producido por los ecos del terreno; esto afectaba notablemente a la supervisión del movimiento aéreo enemigo en la zona próxima al OM a defender (aeropuerto y Puerto Argentino), pues una vez que el incursor penetraba las 6/10 nm, no se podía seguir su trayectoria, desconociéndose si :

- Se dirigía a atacar al aeropuerto u otro blanco
- Pasaba alto sobre la vertical.
- Solo pasaba lateral al OM.......

15. ....Hubo una tendencia a considerar como interferencia a todo aquello que no guardase relación con información de inteligencia o con experiencias anteriores en ejercicios

CS-1-304

operativos; asumiendo que Inglaterra desarrollaba una gran actividad de guerra electrónica. Eso llevó a que muchos blancos detectados no fueran asumidos como reales.....

FUNCIONES DE IDENTIFICACION

17. ...Si bien se implementó una MITA, las funciones de identificación se basaron en un alto porcentaje en las características del ploteo que, se visualizaba en pantalla radar, ya que :

1°) existía anarquía en cuanto al uso del IFF/SIF, ya que había códigos fijados por el CONTLANSUR, otros por la FAS y CODAZSUR, y otros asumidos por propia iniciativa de las unidades, lo que anulaba (por confusión) la posibilidad de transpondedor de nuestras aeronaves.

2°) también existía descoordinación para la identificación por posición o por corredor de entrada, con dos o más procedimientos contradictorios puestos en vigencia en forma simultánea e independiente por los distintos comandos o autoridades intervinientes; o con modificaciones continuas a procedimientos ya establecido.

3°) las ordenes fragmentarias no llegaban o eran incompletas o tardías (posteriores a la visualización en pantalla).

4°) cuando se poseía la OF, era común que la misión real no coincidiese con lo expresado en dicha orden en cuanto a IFF/SIF, indicativo, etc......

19. ...Como resultado de ello, la función de identificación no se realizó a nivel MITA (cic), sino a nivel radar ,sobre el principio de características del eco; con el aditamento de la confusión lógica que significaba el que la misión real no coincidiese con lo expresado en la OF , cuando se lograba la recepción de esta. Por todo esto, se debió recurrir casi permanentemente a la autenticación, o en caso contrario asumir el logro que significaba aceptar las diferencias entre lo real y la OF...........

20. También al recurrirse a la autenticación existía confusión ya que el COTLANSUR y la FAS aplicaban procedimientos distintos, a lo que se sumaba a veces el desconocimiento de empleo por parte de las tripulaciones......

23. ....En cuanto al control de la aviación de caza, los blancos en ningún momento fueron asignados por el CIC; el radar debió tomar por sí la iniciativa de a que blancos atacar, o que operaciones de distracción debia realizar.

ULTIMA RADIOEMISORA DE MALVINAS

42. ..Otra actividad que desarrolló el Escuadrón VyCA y que cabe destacar, es el enlace pro HF que mantuvo con el continente luego de la rendición de las tropas argentinas.

43. Este enlace había sido ya mantenido permanentemente a través de toda la campaña bajo

CS-1305

la matrícula LU5-DRE móvil en situación normal, y bajo la matrícula F-106 durante el período de restricción de emisiones radioeléctricas desde Malvinas. Este enlace permanente permitió

1°) Lograr un flujo rápido de información de estado del equipamiento y obtención de repuestos, mediante el enlace con los demás radares del continente (en especial CRV) y la base del 02 VYCA en Merlo.

44. Cabe destacar en forma muy especial en el caso de los radioaficionados, la labor desarrollada por LUB-DWD, quien es el S.M.(R) CARLOS ANTONIO RAMÍREZ de Fuerza Aérea.

45. Fue gracias a este Suboficial (operando como radioaficionado desde su domicilio) que el Jefe Accidental de la Agrupación Fuerza Aérea en Malvinas pudo mantener, luego de la rendición y hasta su partida el 18 de Junio, un continuo enlace con el continente, tanto con el Comando en Jefe en el Edificio Cóndor, como con el Comandante de la FAS en CRV.

46. Por los hechos mencionados, la estación LU5-DRE móvil del Escuadrón VYCA, se constituyó en la última radioemisora que emitió desde Malvinas en la banda de Radioaficionados, hasta el 18 de Junio, 4 días después de la rendición.

Fragmentos del MEMORANDUM de fecha 18 DIC 89.-producido por el entonces Vicecomodoro MIGUEL ANGEL SILVA para información de la Junta de consideración para condecoraciones en relación al mérito del Escuadrón VYCA "MALVINAS".

29. .....Quien ataca puede irse cuando lo desee, y quien elige el momento, la duración y la forma del ataque, además de ser el que tira; pero que sucede cuando uno "ES" el blanco, no puede irse porque está fijando el terreno, no puede elegir ni momento ni duración ni forma, es más, ni siquiera se puede desahogar tirando; sólo tiene como alternativa buscar un precario refugio próximo y esperar.

30. En el caso del Personal del Escuadrón VYCA, éste tenía plena conciencia de que ERA el blanco, incluso un blanco muy rentable, ya que justificó misiones de Vulcan, misma cantidad que el aeropuerto; y no obstante ello, ni siquiera buscó ese refugio precario junto al radar, sino que voluntariamente y por propia iniciativa permaneció en su puesto durante los ataques, con la impotencia y el VALOR del que nada puede hacer para defenderse, pero se queda.

31. El personal del Escuadrón VYCA en su totalidad, con excepción de un Primer Teniente que fue agregado al mismo luego del 01 de Mayo, no solo fue voluntario e hizo mas de lo que le correspondía, sino que por propia iniciativa se autoimpuso un sinnúmero de tareas que no le correspondían, varias con riesgo de la vida bajo fuego enemigo, como se expresa a continuación y se puede verificar mediante el informe que el suscripto confeccionara el 02 AGO 82 a su regreso de Malvinas, y que se adjunta como Anexo Alfa.....

CS-1.306

...".Operación Bajo Fuego

32. En las islas era normal que cuando se difundía una alerta de ataque, el personal buscase refugio y cesáse momentáneamente sus actividades. A diferencia, el personal del Escuadrón VYCA, por propia iniciativa, en ningún momento cesó sus actividades, aún bajo ataque de los misiles antirradar, es más, hasta tanto el personal técnico hiciera la modificación que permitía cortar la emisión desde la cabina operativa, uno cualquiera de los hombres, ante la amenaza de un avión con posibilidad de lanzar un misil, corría (contra éste) hacia la cabina técnica, que era el centro del blanco, para cortar la emisión antes de que el atacante pudiera lanzar el misil.

33. Bajo fuego naval, continuando la operación normal pese a la proximidad de los impactos.

34. Bajo fuego de artillería de campaña, el último día de operación, dado que los Otto Melara propios se emplazaron junto al radar, haciendo que este quedara en medio del fuego de contrabaterías. El personal no sólo operó bajo fuego, sino que incluso efectuó sus relevos normales.

Carga y Descarga de Aviones

35. Al ver que el personal encargado de la carga y descarga de aviones era insuficiente, y también insuficientes los vehículos de que disponían en servicio, por propia iniciativa el personal del Escuadrón organizó turnos en sus horas de descanso para concurrir al aeropuerto a colaborar en la carga y descarga de los aviones, y asimismo ayudar a evacuar a los heridos de Ejército, ya que el personal sanitario que los acompañaba normalmente era insuficiente.

36. Estas actividades solían hacerse a veces bajo fuego naval sin que esto significara limitación para el personal del Escuadrón. Muestra de ello es que un Suboficial se fracturó la muñeca por un peso que le cayó encima debido a que el Comandante del C-130 dio motor para mover el avión ante el ataque naval.

37. El 01 MAY por la noche el TPS-44 de Ejército fue atacado por fuego naval, incendiándose un ECA que estaba próximo. El personal del Escuadrón, aún cuando continuaba el bombardeo naval, partió con un vehículo para asistir al personal del radar de Ejército, siendo los primeros en llegar a prestar auxilio arriesgando sus propias vidas.....

......Guiado y Control de Aviones propios

38. En muy pocas oportunidades se dispuso de información (órdenes fragmentarias u otra) que indicara que Aviones llegarían a las islas y era su misión; no obstante ello, a fin de asegurar el espíritu y la moral de los pilotos, en ningún momento se les hizo percibir esta deficiencia, guiándolos y efectuando las comunicaciones como si se supiera fehacientemente lo que debían hacer, transmitiendo con ello la seguridad y tranquilidad necesarias para que los aviones cumplieran sus misiones, a pesar de que la cabina de operaciones del radar fuera un caos por esa ignorancia.....

CS-1-307

.....Lanzamiento de Exocet

39. El ingenio e iniciativa del personal permitió utilizar el radar de defensa aérea para el control del lanzamiento del Exocet tierra-mar que impactara en la Glamorgan.....

....Estímulo de la moral a Soldados de Ejército

40. El Land Rover del Escuadrón recorría diariamente la primera línea, llevando a los soldados de Ejército la comida que no les llegaba por los medios normales; el resultado fue que el Land Rover era conocido en primera línea como el "Papa Noel de la Fuerza Aérea"......

......Operación de Emisora Clandestina desde el Campo de Prisioneros.

41. El Escuadrón instaló y operó en forma clandestina un equipo de HF dentro del campo de prisioneros (BAM) desde la rendición hasta el momento de dirigirse al embarque para el continente.

....Escuadrón VYCA

43. En numerosas oportunidades (más de tres), a pesar de tener conocimiento de que estaba bajo un posible ataque con misiles antirradiación, correr en descubierto hasta el transmisor de radar, y permanecer junto a él, para apagarlo y encenderlo intermitentemente mientras el avión atacante orbitaba en el rango de lanzamiento de misiles por 15 a 20 MINUTOS......

44. En numerosas oportunidades (más de cuatro), a pesar de tener conocimiento de que estaba bajo un posible ataque con misiles antirradiación, permanecer en descubierto junto a la cabina operativa de radar, a fin de detectar por otros medios el movimiento del avión atacante, cuando éste estaba tan próximo a la vertical (a menos de 4 millas) que no podía ser visualizado en pantalla.......

45. Concurrir en forma voluntaria y por propia iniciativa un mínimo de 5 veces, muchas bajo fuego naval; al aeropuerto para participar de la carga y descarga de aviones y en el embarque de heridos.

46. A la primera línea de Ejército, en un Land Rover que hacía de ambulancia precaria, para socorrer a los posibles heridos........

Fragmento del memorandum producido por el entonces Vcom Miguel A. Silva al JEFE DE ESTADO MAYOR DEL COMANDO DE OPERACIONES con el objeto de solicitar revisión distinción.

47. ...."Solicito al Sr. Jefe tenga a bien gestionar se revea la categoría de distinción otorgada al personal perteneciente al Escuadrón VYCA que operó en las Islas Malvinas.

48. Al citado personal se le otorgó la distinción en segunda categoría, no obstante que las

CS-1-308

características de su actuación permiten su encuadramiento dentro de los parámetros fijados para la primera categoría, puesto que la condición que diferencia a ambos: "Haber estado en contacto con el enemigo", es satisfecha por la dotación del Escuadrón VYCA.

49. Lo expresado se encuentra especialmente ratificado por el ataque con misiles antirradiación sufrido por el radar, suceso que probablemente era desconocido por quienes evaluaron al personal para la asignación de distintivos.

50. En esa oportunidad (31MAY82) le fueron disparados al radar dos misiles antirradiación Shrike AGM-45 que no sólo afectaron al equipamiento de radar, sino que destruyeron las casas próximas donde se encontraba el personal, demostrando esto que los integrantes del Escuadrón no sólo estuvieron en contacto con el enemigo, sino incluso dentro del radio de efecto de las armas que aquel disparó.

51. Como constancia adicional del interés que la aviación inglesa tenía de "entrar en contacto" con el radar, y por ende con su personal, es válido considerar el esfuerzo que ello le demandó, ya que como es de público conocimiento, realizó tres intentos de ataque con un bombardero Vulcan (Black Buck 4, 5 y 6) lo que le significó a Inglaterra un esfuerzo y despliegue de medios sólo homologado por las operaciones Black Buck 1, 2 y 7 de bombardeo a la pista de la BAM Malvinas.

52. Además de haber estado "dentro del radio de efecto de las armas aéreas disparadas por el enemigo", el personal también estuvo en contacto con el enemigo terrestre, ya que; considerando primero a la artillería de campaña, el día 13 JUN 82 las unidades Otto Melara propias fueron emplazadas próximas al radar, y, como consecuencia del intercambio de disparos con la artillería inglesa que sucedió, a las 02:00 hs del 14 JUN 82 el radar quedó fuera de servicio, cortándose las conexiones de las tarjetas del Receptor al panel principal, debido a las vibraciones producidas tanto por los estampidos de las armas propias como por el estallido de la munición enemiga, ya que el radar quedó delante de las baterías Otto Melara, en la línea de fuego de ambas artillerías y, como lo demuestra el corte de conexiones por vibraciones, "dentro del radio de efecto de las armas de artillería".

53. Asimismo, cuando a las 08:30 hs del 14 JUN 82 el personal abandonó el emplazamiento del radar luego de inutilizarlo, la infantería enemiga se encontraba a 500 metros del lugar, "en contacto visual y de fuego".

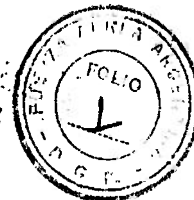
54. Finalmente, en la noche del 11 JUN 82, mientras la fragata Glamorgan cañoneaba las posiciones frente al radar, éste dirigió el tiro del misil Exocet que, lanzado desde la costa impactó en el citado buque, con lo cual también se "estuvo en contacto" con el enemigo naval......

55. Por lo hasta aquí expresado, el personal del Escuadrón VYCA estuvo en contacto con el enemigo aéreo, el naval, el de artillería de campaña y el de infantería, y dentro del radio de efecto de las armas aéreas de artillería, lo cual el suscripto estima satisface los requerimientos para acceder a la distinción de primera categoría solicitada........

CS-1-309

E-196

C5 / 1V



RED OBSERVADORES DEL AIRE

REGION NOROESTE

INFORME

OPERATIVO MALVINAS

1982

SM OCAMPO

CS-1-310

RED OBSERVADORES DEL AIRE



INTRODUCCION - REORGANIZACION DE LA RED

En Nov-78 y a raíz del despliegue con motivo del operativo CHILE, se reactiva la Red Observadores del Aire (R.O.A.) comprometiendo a determinado grupo de radioaficionados; finalizadas las operaciones, se efectuo el repliegue y reintegro a sus tareas específicas del personal actuante.

Ello trae como consecuencia la formación de zonas o sectores, en las que trabajarían en condiciones semipermanentes o a requerimiento y con directivas a desarrollar en forma específica.

Con posterioridad se integra la R.O.A. bajo dependencia del Comando Aéreo de Defensa y en zonas cuyos límites geográficos de responsabilidad son iguales a las Regiones Aéreas (Centro, Sur, Noroeste y Noreste), quien determina la posibilidad de integrar al personal voluntario de Radioaficionados a Operativos que se desarrollarían en el ámbito de Fuerza Aérea.

La incorppeación del personal de radioaficionados a la función de Puesto Observador Adelantado (P.O.A.) fue implementada en el Operativo GOLONDRINA, HURACAN y con posterioridad en el BLASON I entre el 3 y 8-OCT-81, quedando demostrado en estos ejercicios que la función en las tareas a desarrollar por la R.O.A. en la Defensa (posibles ataques aéreos,terrestres, infiltraciones,etc) era una fuente rica en datos para la alerta anticipada; habiendo intervenido en los tres operativos la Región Noroeste y en el último la Noreste.

MALVINAS

Los acontecimientos del 2-ABR-82, impulsaron al Comando Aéreo de Defensa a movilizar a la R.O.A. Noroeste, dado su amplio conocimiento y práctica en el tema, hacia Comodoro Rivadavia efectos cubrir, en avanzada, la zona y asiento operativo FAS.

Para ello el Jefe de la Región R.O.A. Noroeste Myr. Ruben Oscar FERNANDEZ, se desplaza a CRV con fecha 4-ABR efectos tomar contactos y prever lo necesario para la operación inmediata.

El 7-ABR arriba a CRV el S.M. Alfredo F. OCAMPO y personal para integrar la M.I.T.A. que ya había actuado en conjunto en el BLASON I.

El 9-ABR, el mencionado personal y en vuelo autorizado,se desplaza a Puerto Argentino, sobre el terreno y de acuerdo con el Comandante Aéreo Teatro Operaciones Malvinas Brig.D. Luis G. CASTELLANO y personal superior responsable de las distintas operaciones, se llega a la conclusión de la necesidad de desplazar la R.O.A. a la Isla Soledad.

Existiendo una red con unos 20 puestos (poblados y estancias) unidos a una cabecera en Puerto Argentino, con enlaces en VHF y HF BLU,ambos con FONE-PACHH; se solicitó autorización para confiscar a la Red completa, ya que permitiría la utilización del equipamiento en forma inmedaata y se evitarían los inconvenientes de la alimentación, informando autoridades que sería utilizada por Ejército.

Con los datos obtenidos y los posibles lugares para instalar los POA correspondientes, regresan a CRV con la impresión que el vestuario provisto no es el apropiado,viento arrachado-constante y sensación térmica de

CS-1-311

FUERZA AEREA ARGENTINA
FOLIO
3

El 11-ABR, el Myr FERNANDEZ regresa a CBA para reunir y trasladar al personal que actuaría en esta oportunidad; el S.M. OCAMPO, se desplaza a la I Brigada Aérea para solicitar equipamiento antártico ante la División Antártida y adquirir carpas del tipo alta montaña para los puestos respectivos, todo el material reunido es trasladado a CRV y se mantiene a la espera del contingente.

El mismo arriba el 16-ABR, el 17 y 18-ABR se los instruye, dictan normas a seguir en cuanto a las comunicaciones a realizar, se hacen prácticas de supervivencia y armado de las carpas, etc.

El 19-ABR, parte el Grupo a Pto Argentino e integrado por:

Jefe	Myr.	Ruben Oscar FERNANDEZ 23	LU4HHA	
Encargado/RO	S.M.	Alfredo F. OCAMPO 20	LU1HXV	
Auxiliar		Carlos BIASOTTO - MB 20	LU5HGW	
Cabecera/CD	S.A.	Alvaro PORTAL - MB 20	LU3HFF	
Auxiliar		Gustavo LESCANO - N 20	LU1HOZ	
Puesto M-1		Carlos LO RE - N 20	LU1HR	Mt LOW
		Enrique FONT - N 20	LU4HY	Mt LOW
Puesto M-2		Abel RAMIREZ - N 20	LU9HBJ	EAGLE HILL
		Roberto PARET - N 20	LU1HGR	
Puesto M-3		Sergio RIDELNIK - N 20	LU5HLI	Mt BRISBANE
		Jorge NAGERA - N 20	LU8HJI	
Puesto M-4		Rafael ESCUTI - N 20	LU9HCT	Mt INDIAN
		Luis MONTI - N 20	LU1HLM	
Puesto M-5	S.M.	Manuel DEL PINO - MB 20	LU1HFA	BOMBILLA HILL
		Enrique GUEVARA - N 20	LU5HLA	
Puesto M-6		Erio DIAZ - N	LU3HHH	Mt KENT
		Raúl BOTTIN - N	LU1HAZ	
Puesto M-7		Terciano ZAMPIERI - MB	LU3HFU	L'ANTIOJA CORNER
		Ramón MANSILLA - N	LU7HJU	
Pto M8		Julio ROTEA - MB		
		Eduardo MALEH - N		
Puesto M-9		Norberto POLETTI - MB	LU5DLE	SALVADOR HILL
	C.	Jorge LANZA - MB	Operador Radar ELTA	
Puesto M-10		Ricardo CONSIGLI - N	LU5HDJ	Mt HARRIET
		Juan OLIVIER - N	LU4HFZ	

Entre el día 20 y 21-ABR, fueron instalados los puestos en los lugares respectivos, cada uno contaba con su equipamiento propio, en todos los casos por duplicado, víveres y baterías 12V para la energía respectiva; asimismo se dotó de una seguridad que fue cubierta por el personal de soldados de la Compañía de Seguridad de la I Brigada Aérea y que fueron los siguientes:

Sold. C/63
- Armando SCHACHTNER - N
- Guillermo SCORTIO - N
- Roque ALMEIDA - N
- Balicio DESOUSA - N
- Indalecio ROSAS - N
- Hector CHAZARRETA - N
- José ZINK - MB
- Alberto José SOSA - N
- Guillermo V. GARCIA (fallecido en Pto Argentino)

CS-1-312



de la IX Brigada Aérea Sold. C/63 Francisco FRONTINI (Ayudante operador radar ELTA).

Las inclemencias del tiempo, lluvias, nevadas, bajas temperaturas con una sensación térmica de -20/-30 y vientos promedios de 100 Km con una máxima de 130/140 Km/h, dan como resultado la destrucción de carpas, enfermedades, etc. lo que determina levantar en forma definitiva los puestos M1, M4, M6 y M10, cuyo personal es remitido al contenente.

Por orden superior, el Myr Oscar FERNANDEZ, regresó a CRV quedando a cargo de la R.O.A. el S.M. Alfredo F. OCAMPO con dependencia del Vcom. D. Alberto ALEGRIA, Vcom. D. OSCAR Luis ARANDA DURAÑONA, Myr. D. Hector Mario PERGOLINI y Myr. D. Alberto KAJIHARA, lo precedente determinó una reestructuración del personal que quedaba operativo, siendo trasladado al M1 el S.M. OCAMPO y Carlos CONSIGLI.

Ante los continuos bombardeos y la falta de protección jurídica par el personal de radioaficionados y por orden de la Superioridad, los mismos son reemplazados por personal militar, habiendo integrado la R.O.A.:

Ten.	D. Eduardo TUÑEZ	– N
Ten.	D. Abelardo ALSOGARAY	– N
1er.Ten.	D. Pedro Ambrosio ALTAMIRANO BERNAHOLA	– N
1er.Ten.	D. Luis Edmundo PARIS	– N
Alf.	– D. Mario Eduardo EGURZA	– MB
Alf.	D. Andrés Alejandro GAZZO	– MB
S.Aux.	– Roberto ALONSO	– MB
No figura — S.Aux.	José ~~COUTTO~~ MARIA GAUTO	– N María GAUTO
S.Aux.	Ramón CAMPOS	– N
C.P.	Raúl GUERRA	– N
C.P.	Jorge IRUSTA	– MB
C.1º	Omar CANECINI	– N
C.1º	Ricardo GONZALEZ AVALO	– N
C.1º	CAPELLINO	– N
No figura — C.	Cesar ~~ROCA~~ WALTER ROCA	
C.	– Carlos FUNES	– MB
C.	– Roberto POCHETTI	– MB
C.	Oscar DORIA	– N
C. Osvaldo	Carlos GOMEZ	– N

Quienes mantuvieron, con relevos mediantes, las comunicaciones de los distintos puestos hasta el final o cese de las operación, dado que algunos fueron tomados prisioneros por la fuerza enemiga.

Merece especial mención la actitud desinteresada y arrojo puesto de manifiesto por los radioaficionados Terciano ZAMPIERI y Julio ROEEA? quienes a pesar de recibir la orden de repliegue se negaron a ello, permaneciendo en el M7; habiendo no solo detectado la presencia/desplazamiento de los reactores y palas, sino que posibilitaron la evacuación del personal de la patrullera que fue atacada en las proximidades de FOX POINT por reactores, para ello se aproximaron hasta tomar contacto con el personal atacado y dirigir a los palas propios para que efectuaran la evacuación correspondiente, su labor fue descollante.

Siendo reemplazados, se dirigen a DARWIN Base CONDOR donde continúan trabajando hasta que son tomados prisioneros habiendo permanecido

CS-1-313



bajo las órdenes del Cap. D. Hector Eduardo RE.

Días previos al 1º de Mayo, desde M1 se observó en repetidas oportunidades movimiento o desplazamientos de luces sobre BERKELEY SOUND sin poder determinar si era lancha o algún otro vehículo marítimo, como así tambien otra luz del tamaño de un plato de postre, entre las 19:00 y 23:00 Hs que surgía desde la bahía de Pto Argentino y evolucionaba en circulos o a lugares determinados, como ser el seguimiento de vehículos que se desplazaban por zonas del puerto, o se mantenía sobre el radar de ejercito que se encontraba al SSE y fuera del Pto. esas observaciones no eran mantenidas en el CIC hasta que fue afectado parcialmente el radar mencionado y destruido un vehículo VICA. del Grupo 1 de Comunicaciones Escuela que efectuaba los enlaces correspondientes.

Desde M1 se mantenían observaciones de pequeñas esferas luminosas de color verde, azul, amarillo y rojo, esto posibilitó mas tarde el alerta a distintos puestos y zonas donde se encontraba el personal, sobre posible bombardeo dado que la presencia de la esfera roja indicadba ataque inminente.

Los distintos puestos observaron movimientos de helicopteros en horas nocturnas y condiciones meteorológicas adversas y en varias oportúnidades se estableció que efectuaban aterrizajes por algunos minutos.

El 1º MAY-82 a las 04:40 Hs. el M1 informó: "Ataque aereo al aeropuerto entrando por las 12 en alejamiento por las 6 se escuchan dos fuertes explosiones entró con luces de posición. puede ser por el ruido uno grande o varios chicos. salió entre bubes bajas no puedo observar mas detalles", después se confirmó ataque con VULCAN al aeropuerto.

El mismo día a las 0800 aproximadamente, el M2 y M3 informan que escuadrilla de reactores evolucionan sobre e llos realizando especie de circuito, el M1 informa" que ingresan por las 11 y en descenso, pasan por las 9 viran al aeropuerto y atacan al mismo, la corrida es de 9 a 3, dichas operaciones se realizan en varias oportunidades, recibe impacto directo pequeño hangar que ocupaba MARINA con combustibles y víveres, es de destacar que desde el M1 se observan hasta los movimientos de las tripulaciones dada la posición inmejorable que contaba el personal del mismo.

Hacia las 1200 Hs aproximadamente, el M9 observa e informa" Entre 6 a 8 delfines grandes estan aproximándose desde las 12 y se dirigen para las 3 cerca de la costa, el M3 y M2 observan la misma presencia; hacia las 1300 Hs aproximadamente el M1 informa lo mismo y que el grupo se dirige hacia las 6, ya se observa la presencia de portaviones, fragatas misileras, etc. la navegación es en ZIG-ZAG, con posterioridad tres se desprenden del grupo y se dirigen exactamente a las 6 del Pto y permanecen "como anclados", muy juntos, el resto desaparece de la visual del M1 con rumbo 6 siempre, en ese interin desde el M1 se observa la presencia de un pequeño pala, que es confundido por un Hughes, se desplaza siempre sobre la zona de KIDNEY I, COCHON I, BLACK Pt, [illegible]GUERA Pt, sin acercarse al Mt LOW propiamente dicho, en una pequeña bahía, KIDNEY I, se encontraba una patrullera de Prefectura que es atacada por el pala, ya identificado como un SEA LYNX, en esos instantes los tres delfines comienzan un bombardeo al unisono hacia el aeropuerto, se observan dos impactos a la altura de ambas cabeceras y después una serie de impactos hacia el centro como cerrando la línea, pero ninguno haciendo daño a la pis-

CS-1-314

INFORME DOA



ta;impactos certeros a aeronaves estacionadas,hangar de mantenimiento del aerodromo,instalaciones y torre control parcialmente destruidas; a esta altura de los acontecimientos tambien se ha detectado la presencia de un SEA KING en la prolongación del eje de pista hacia las 3 a la altura de SEAL Rks y que se mantenía a ras del mar y en forma estática, informándose que estaba realizando reglaje para los delfines que atacaban,posteriormente se le unió el SEA LINX manteniendo ambos la misma posición.

Se observa el pasaje de una escuadrilla de MIII desde las 12 por las 3 rumbo directo a las 6,vuelan a muy baja altura,con minutos de diferen ia lo hacen dos Pucará con el mismo rumbo,manteniendo la observación de los délfines que continúan con el bomardeo,se observa,"El que estaba en el centro comienza a lanzar una fuerte humareda blanca,los dos restantes se abren hacia los costados,el que está humeando gira lentamente y queda como "caído hacia atrás" y se dirige hacia las 6,no se observa actividad áérea sobre el mismo,existe bruma y la visibilidad está reducida ;además se observó desde el M1 el ingreso del MIII del Cap. GARCIA CUERVA que entrando por el corredor normal hacia el aeropuerto asciende rápidamente con rumbo de 9 a 3 por las 6,quedando a merced de la antiaérea,sufre la máquina algunos impactos sin llegar a sacar partes del mismo,gira en su eje hacia su izquierda,comienza a salir llamas por su turbina,cae en picada,su p..oto no se eyecta,el toque con el mar se efectua entre HOOKERS Pt y CHRISTINA Bay aproximadamente,la maquina al impacto se "quiebra a la altura de la cabina y después los planos en el eje longitudinal de la máquina se quiebran hacia adentro,su piloto no saltó en ningun momento,como asimismo nó realizó maniobras o movimientos de la aeronave que pudiesen indicar que la tenía dominada o trataba de realizar alguna maniobra determinada,con posterioridad los dos palas que estaban realizando el reglaje se dirigen hacia la zona de los tres delfines,rumbo de alejamiento hacia las 6 y en ascenso,pasan lateral dl aeropuerto lugar donde estaba el equipo ROLLAND de Ejercito,del mismo se dispara un misil que asciende hacia la nubosidad constatándose "explosión en altura,humo negro denso en descenso,aparente material en caída";momentos después durge un segundo misil y se informa "nueva explosión en altura,humo negro,no se observan otros elementos por falta de visi..idad".

Hacia las 18:30 a 19:00 Hs se informa al CIC"fuertes explosiones hacia las 6,se observan iluminaciones de las mismas sobre el horizonte,se estima combate naval" con intervalos siguen las mismas,hacia las 2200/2300 Hs continúan explosiones,se escuchan más débilmente,su luminosidad es apenas visible,como "pequeños relámpagos" a pesar de haber alcanzado la altura máxima del Monte LOW,lo que determina el alejamiento de la zona del "supuesto combate naval"siempre en el sector de las 6.

El M7 fue cubierto a partir del reemplazo por los Alferez Mario Eduardo EGURZA y Andrés AlejandroGAZZO, quienes mantuvieron los contactos en forma permanente a pesar de ser sobrepasados en varias oportunidades por fuerzas enemigas quienes los rastreaban en forma incesante por tierra y aire sin poder ubicarlos, sus actividades permitieron dirigir y encaminar hacia lugar seguro a un Alferez y dos soldados que en procura de alejarse de la zona de DARWIN deambulaban por la zona de Mt MISERY hasta que fueron rescatados por palas propios; ante la imposibilidad de mantener aprovisio-

CS-1-315



namiento con el citado personal por estar tomadas las zonas de FITZROY se trata de dirigirlos hacia PTO ARGENTINO debiendo hacerlo a pie con material imprescindible, durante la travesía mantuvieron enlace permanente con la cabecera informando sobre todos los movimientos de personal, vehículos y aéreos que se desplazaban por la zona, quedando sin provisiones llegaron a las inmediaciones del pueblo de FITZROY y en cumplimiento de órdnes del Jefe Teatro Operaciones y previa destrucción del material de comunicaciones, se entregan al Jefe de la comunidad.

El M8 compuesto por el S.Aux. Roberto ALONSO y C.P. Raúl GUERRA y Sold.C/63 José ZINK, cubrió con eficiencia la tarea encomendada hasta que fue sobrepasado por tropas enemigas, como así también fue bombardeado por ataque naval en forma permamente dado que ha[illegible]do localizado, habiendo abandonado su posición natrual se mantiene comunicación permanente efectos encaminarlos fuera de la zona que estaban ocppadas, para ello emprenden el regreso a pie hacia Pto Argentino, por la zona de altas montañas dado que ya se encontraban en las proximidades de Mt WICKHAM, al tercer día pierden contacto con la Cabecera, al quinto día son encontrados por patrullas de Ejército en las inmediaciones de Mt CHALLENGER, habiendo eludido patrullas enemigas que los seguían y en algunos casos hicieron fuego sobre ellos como asimismo pasaron sobre zonas minadas propias dado que ignorabannla existencia de las mismas; son evacuados hacia la zona del Mt HARRIET de donde son trasladados a Pto Argentino sin novedad.

El M5, operado por el S.M. Manuel Efren DEL PINO y C.P. Ricardo GONZALEZ AVALO, informó de la presencia permanente de reactores y palas sobre la zona, como así tambien de la existencia de luces y balizas portáttiles, dado el movimiento continuo de las mismas, como así tambien del permanente movimiento de personal y vehículos, de la zona, en horas nocturnas; el primero fue reemplazado por C.Oscar DORIA, y permanecieron hasta el 5-JUN aproximadamente, en que son rodeados por patrullas y desplazamiento de palas enemigos t tomados prisioneros, es de destacar que ese día se intentó el rescate de los mismos con un BELL (sin armamento) tres tripulantes, el Vcom ARANDA y el S.M. OCAMPO, al tomar ascenso a la salida de DOUGLAS PADDOCKS y dirigirse hacia la zona, ~~xxxxxx~~ de BOMBILLA HILL, se encuentran de frente con un SEA KING que patrullaba la zona, ante lo inesperado del encuentro las dosatripulaciones efectuaron movimiento de escape eludiendo ataque frontal el Sea King se dirigió hacia las 12 y el Bell se internó nuevamente en la bahía y a ras de agua buscó dirigirse a PORT LOUIS, alcanzando el mismo navegó hacia el M1 y posteriormente con rumbo a Pto Argentino.

El M9 y su radar ELTA, operador Roberto POLETTI y C. Jorge LANZA, mantuvieron el alerta en forma intensa, anticipándose a los ataques; estimando la necesidad de un mejor aprovechamiento del radar, posteriormente es trasladado al M1 para una mejor cobertura hacia la entrada del ataque aéreo, en ese interin son reemplazados por el S.Aux. José ~~COUTTO~~ SAOTO y C.Cesar ROCA, habiendose trasladado este último, entre 20/30 Km a pie, para pedir ayuda en el poblado de PORT LOUIS, los que colaboraron prestando el equipo de comunicación que sirvió para las comunicaciones y poder dirigir los palas hacia el rescate, son reemplazados por el C.1o CAPELLINO y C. GOMEZ que son tomados prisioneros antes de entrar en contacto con la cabecera.

CS-1-316

El M3 que fue operado por el S.Aux. Ramón CAMPOS y C.P. Jorge IRUSTA,dieron la información hasta los primeros días de junio,en que habiendo sido detectados,recibieron bombardeo naval durante una noche entera en que batiéron la zona,debiendo replegarse al M2 de donde fueron evacuados a Pto Argentino.

El M2 operado por los C.Roberto FOCHETTI y Carlos FUNES,su labor fue meritoria hasta el último día de operación,mantuvieron la comunicación en toda circunstancia aún en los momentos críticos a riesgos de ser descubiertos,fueron batidos en forma permanente por bombardeo aereo y naval,hasta llegarse al caso de aproximarse navío hacia la zona y batir la misma en forma intensa previa covertura de bengalas,el personal se mantenía resguardo por la previsión de tres refugios perdó dentro de la zona asignada,toda información solicitaba fue contestada en forma rápida y efectiva aún siendo atacados,el día 12-JUN por orden Superior fueron evacuados de la zona,finalizando la transmisión un puesto de gran impprtancia.

El M1,a fines de mayo el personal es reemplazado por el C.1º Omar CANECINI y C.Jorge LANZA,que con el radar ELTA y acompañados de personal provistos de SAM-7,deberían mantener el alerta y proteger la zona de influencia,sin confirmar,se estimaba que fue derribado un reactor con esos misiles,soportaron tambien bombardeo naval y por orden superior son evacuados el 12-JUN,quedando con esto desmantelada la red,por completo,solo a partir de ese momento se mantendría en el aire la cabecera Pto Argentino.

Ante las distintas evacuaciones,la cabecera quedo operada por el S.M. OCAMPO,S.M. DEL PINO y S.A. PORTAL2quienes mantuvieron las comunicaciones en forma permanente,siendo la repetidora de todos los POA y enlace con el CIC.

Efectuaron mantenimiento e instalaciones para equipamiento de Ejército,Marina y la Fuerza.

Ante la realización de un operativo naval a efectuar por buzos tácticos,se solicitó el apoyo radioeléctrico a la cabecera ROA,que fue mantenido en todo momento sirviendo de nexo entre los mandos y subordinados de Marina.

Fue cabecera de la RED TIGRE,personal de ejército equipado con SAM7 desplegados en las proximidades,alertando sobre la entrada y desplzamiento de aeronaves para dirigir sus disparos;asimismo mantenía enlace con la cabecera de playa del RI25 que daba la seguridad en la zona del aeropuerto y Pto Argentino,dando las alertas rojo y gris que se producían a diario,como así tambien con TILO 5 que se encontraba entre Mt KENT y TWO SISTERS.

Fue repetidora entre los Observadores de Tiro y Centro de Tiro de la Artillería,permitiendo con ello rapidez y eficacia en las correcciones a efectuar por la artillería.

Dentro de las colaboraciones desplegadas y ante la falta de comunicación efectiva con el observador de tiro en las proximidades del Mt HARRIET el día 8-JUN a las 05:30 Hs con vehículo se dirigen al mencionado Monte el Cap. FOX de Ejército y el S.M. OCAMPO,a las 06:30 Hs aproximadamente toman contacto con el Jefe de ese sector donde reciben instrucciones para ubicar al observador;en sus desplazamientos por el monte son atacdos,consiguen tomar contacto con el personal de ejército,se efectuan pruebas negativas en comunicación,repliegan al primer puesto,es montado el puesto y en el descen

CS-1-317

se observan que al despejarse la Bruma "informa.Me encuentro en el sector del M10,a unos 10/13 Km hacia las 4/5 sector BAHIA FITZROY tres delfines grandes,como petroleros,cabina hacia atrás con gran planchada,desde el mas adelantado se observa desplazamiento de pequeños delfines rápidos hacia la costa",este contacto fue directo con el CIC quien consulto sobre distintos detalles para comprobación de siluetas,debiendo permanecer en la zona,informando hacia el mediodía que "algunos se desplazan hacia la otra bahía "PLEASANT",finalizando las comunicaciones y dirigiendose hacia la Jefatura para informar sobre mas detalles observados.

La cabecera de la ROA,fue instalada desde el primer momento en la entrada del Pto,sector alto de la ciudad,donde estaba instalado el "APPLETON LABORATORY IONSPHERIC OBSERVATORY STANL habiendo utilizado los más tiles existentes para colocar una antena de alta ganancia para VHF,se encontraba arriba de los 40 Mts de altura,que posibilitó buenos enlaces y en forma permanente,como ejemplo,a raíz de la falta de comunicación entre los palas y el CIC,dado su vuelo a baja altura,mientras se encontró personal de la ROA a bordo,se efectuaron enlaces de apoyo por intermedio del Handie Talkie del cual estaba provistoese personal y retrabsmitieedd la estación cabecera,como así tambien se recibía la alerta roja y se descendía en zonas de hondonadas,sin perder contacto,con un rendimiento en algunos casos entre 70 y 80 Km en forma directa.

Todos los reaprovisionamientos de víveres,vestimenta,agua,recambio de baterías y equipamiento,fueron efectuados con los dos BELL de la Fuerza y en algunos casos se recurrió a los BELL de Ejército por estar los primeros en otra misión y por ser urgente el apoyo a nuestro personal de observadores.

Sin precisar fecha exacta,en horas del amanecer y ante la vigilia permanente,el personal se encontraba fuera de la estación,informando,"Oído reactor alto aproximándose por las 6,mantiene rumbo,no se puede determinar sin son varios o uno grande,se aleja por las 12 girando hacia las 3,no se observa nada,mantiene hacia las 3,gira para las 6,se aleja,pierdo contacto" minutos despues "nuevamente se aproxima por las 6,mantiene rumbo,ruido mayo no lo observo,se dirige hacia las 12,gira para las 3,continua,grandes llamaradas altas,bombardean aeropuerto sobre la cabecera de las 3,fuertes explosiones,ahora sí observó estelando cuatro chorros de turbinas en ascenso con rumbo a las 12,vuelo entre nubes quebradas".

La cabecera tambien alertó sobre el ataque a Pto Argentino del SEA KING con cohetería,"entrando pala sobre instalaciones de YPF se dirige haci el CIC";como tambien "en horas de la madrugada "Pala sobre Pto,está sirviendo de reglaje para el bombardeo naval",dirigiendo el fuego antiaereo y permitiendo el alejamiento del mismo;asimismo alertó en forma permanente a la antiaerea que se encontraba en las proximidades,tantas veces se aproximaron los reactores al PTo.

La ROA, utilizó todos los medios disponibles a su alcance,cuando los técnicos fueron superados y no existieron otros para reemplazar,se echó mano al ingenio,para ello se recurrió al "Lunfardo Cordobés",dado que en su gran mayoría los inegrantes eran cordobeses o por reclutamiento tienen conocimiento de expresiones locales,no existieron problemas para el intercambio de los mensajes correspondientes y que aún en pleno combate o

CS-1-318

FUERZA AEREA ARGENTINA FOLIO 18

bombardeo,llevaron en varias ocaciones a risas no disimuladas,fiel testimonio de ello es el mensaje interceptado"Ellos saben que nosotros entendemos el castellano,pero utilizan frases que no desciframos".

A raíz de la interferencia que sufría la cabecera,que era quien necesitaba de la información,se recibía por HF y se transmitía en VHF,lo que permitió mantener la comunicación hasta el último día,esas interferencias fueron detectadas en las proximidades del lugar de asiento de la cabecera, con Handie Talkie y una antena de alambre,se detectó el lugar exacto de transmisión y pese a solicitar autorización,no fue aceptada la idea de confiscar el equipamiento,la interferencia fue mantenida en forma permanente;se recibieron llamadas en inglés de niños y mujeres,lo que demostraba que estaban a la escúcha,la tarea de comfiscar estaba a cargo de Ejército.

Es digno de destacar,como en el caso de PORT LOUIS,esos mismos lugareños con súnequipamiento posibilitaron el rescate de un piloto de la Fuerza y un comando de Ejército herido,por comunicaciones interceptadas en su oportunidad y que fueron retransmitidas al CIC "Alguna estación en castellano, Alguna estación en castellano".

La cabecera estaba rodeada o en sus proximidades de artillería antiaéreas,a la cual suministró permanentemente toda la información para alertarla,artillería pesada cañones de 155 y el radar grande de Ejército ya deteriorado en parte por el misil;ello determinaba el constante bombardeo naval y que recibía la estación por la proximidad;la semana del 7 al 13-JUN recibió un constante ataque diurno y nocturno,que imposibilitaba mantener las pocas comunicaciones ordenadas que existían;pese a ello se mantuvo como desde el primer día contacto con distintos radioaficionados del continente en especial Córdoba (Carlos Paz (cabecera) y ciudad) y Buenos Aires,que llevaron la tranquilidad necesaria hacia los distintos hogares del personal, no solo de la ROA, si no al personal de la Fuerza,Ejército y Marina.

Pese a recibir la orden del Jefe Teatro Operaciones MLV de replegar hacia el Puesto Comando,se solicitó autorización para permanecer en lo que quedaba de la estación hasta los últimos instantes,la noche del 12 y amanecer del 13-JUN hasta el mediodía,la estación y sus alrededores sufrió el bombardeo mas intenso registrado hasta el momento,ante la imposibilidad de mantener la posición,se procedió al desmontaje de la estación,recuperando en pleno bombardeo la antena de alta ganancia,que como ya se dijo estaba a 40 Mts,tarea que fue llevada a cabo por el S.M. DEL PINO;con personal en buenas condiciones físicas y con la idea de montar la estación en el CIC se procedió al repliegue;es de destacar que previo al desmontaje se efectuaron los enlaces correspondientes con los puestos todavía en servicio y con los radioaficionados que apoyaron y se habían constituído en una red privada informando que la CD cesaba en sus transmisiones,con la idea de reiniciarlas si las condiciones las permitían.

Reunido el personal con el Jefe del Teatro Operaciones MLV,el S.M. OCAMPO recibe la orden de preparar a todo el personal que había integrado la ROA y embarcar con destino a CRV en un C-130 que llegaría a las 18:20 HS como había sido desde un principio,la opción fue voluntaria.

El personal se reunió a las 18:00 Hs en el aeropuerto,donde constantemente era iluminado por bengalas,a la hora indicada se aproximó el C-130 entró por las 3,intentó el aterrizaje pero se quedó largo,dio motor giró

CS-1-319



inmediatamente hacia las 12 y se perdio tras el Mt LOW, minutos después se aproximó nuevamente y aterrizó sin novedad, se procedió a la descarga rápida impidiendo el decolaje el haberse trabado un cañon de 155, concluída la carga y cuando se intentaba decolar, se dio orden de evacuación por proximidades de aeronaves enemigas, el campo fue iluminado en forma intensa, se permanecio en las proximidades del C-130, a las 20:?0 Hs se autorizó el decolaje, arribando a CRV a las 23:15 Hs, dando por finalizado el operativo Malvinas por parte de la Red de Observadores del Aire.

El 14 y 15-JUN, el Encargado informó de todo lo actuado ante el señor Brig. CRESPO y Brig. CAMBLORT, regresando el personal a sus destinos naturales.

La R.O.A. desempeñó la dificil misión de extender el alcance de detección en tierra, mar y control del espacio aéreo, cuando las condiciones del terreno o alcance impidieron a radares propios cumplir plenamente con su cometido.

Como el personal de radioaficionados, los integrantes militares de la R.O.A., son en calidad de voluntarios, dejando aclarado que en toda circunstancia (operativos, realizados, Operativo Malvinas u operativos por realizar), el personal concurre con equipamiento, vestimenta y movilidad propias, reintegrando la Fuerza por medio de viáticos y movilidad, todos los gastos que se puedan ocasionar.

La Fuerza Aérea, restituyó en ceremonia realizada en la Cabecera de la Región Aérea Noroeste y que contó con la presencia del Comandante Aéreo de Defensa Brig.My. David E.A. GIOSA, del Comandante de Regiones Aéreas Brig My Hector R. ROY y del Brig (R) Luis G. CASTELLANOS ex-Comandante de la Fuerza Aérea en el Teatro de Operaciones Malvinas, entre otros, el material perdido odestruído y que pertenecía a cada integrante.

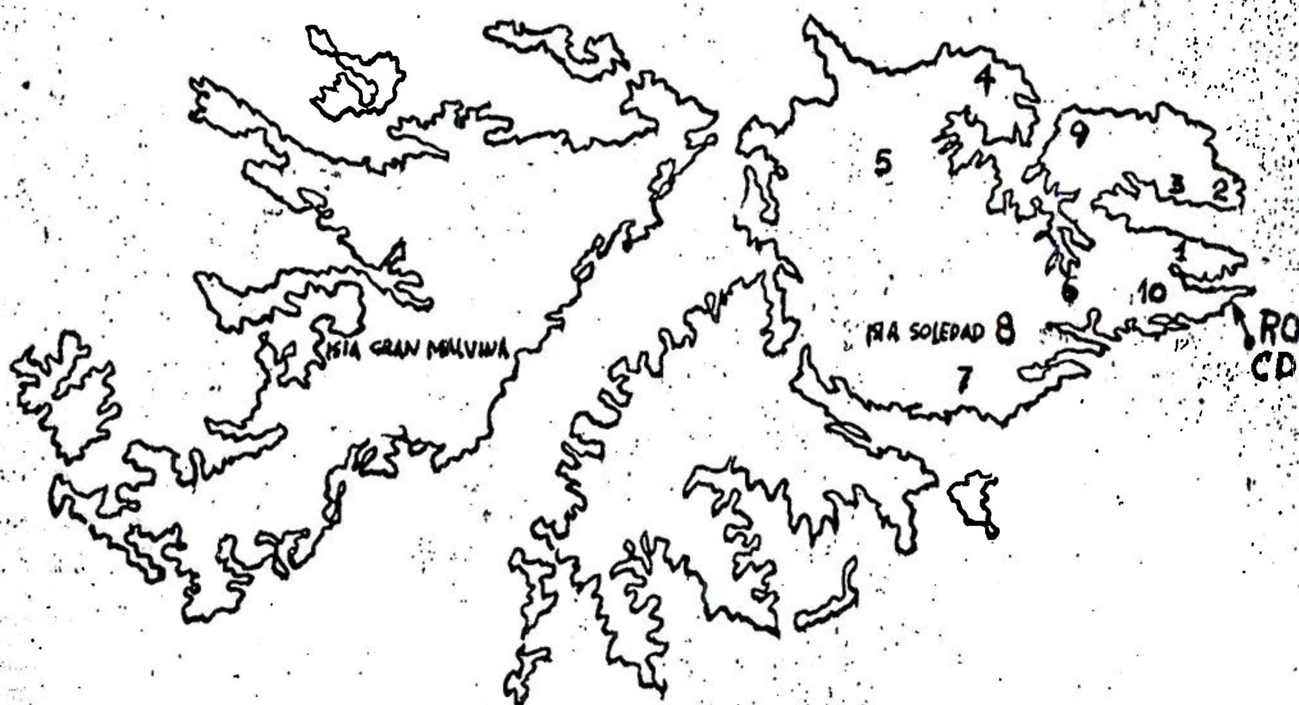
En la actualidad la R.O.A. Región Noroeste, cuenta con un efectivo de 400 voluntarios, que trabajan en la paz, pero que no vacilaran en presentarse ante cualquier circunstancia que ponga en peligro la seguridad nacional.

Mayor (R) RUBEN OSCAR FERNANDEZ
DELEGADO REGIONAL R.O.A. ZONA NOROESTE
COMANDO DE DEFENSA AEREA

CS - 1- 320

FUERZA AEREA ARGENTINA
FOLIO
12

DISTRIBUCION DE LOS P.O.A.

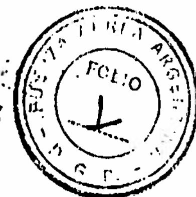


C5/4 C5/2

C5-1-321

E-146

C5 / 1V



RED OBSERVADORES DEL AIRE

REGION NOROESTE

INFORME

OPERATIVO MALVINAS

1982

SM OCAMPO

C5-1-322



INTRODUCCION - REORGANIZACION DE LA RED

En Nov-78 y a raíz del despliegue con motivo del operativo CHILE, se reactiva la Red Observadores del Aire (R.O.A.) comprometiendo a determinado grupo de radioaficionados; finalizadas las operaciones, se efectuo el repliegue y reintegro a sus tareas específicas del personal actuante.

Ello trae como consecuencia la formación de zonas o sectores, en las que trabajarían en condiciones semipermanentes o a requerimiento y con directivas a desarrollar en forma específica.

Con posterioridad se integra la R.O.A. bajo dependencia del Comando Aéreo de Defensa y en zonas cuyos límites geográficos de responsabilidad son iguales a las Regiones Aéreas (Centro, Sur, Noroeste y Noreste), quien determina la posibilidad de integrar al personal voluntario de Radioaficionados a Operativos que se desarrollarían en el ámbito de Fuerza Aérea.

La incorporación del personal de radioaficionados a la función de Puesto Observador Adelantado (P.O.A.) fue implementada en el Operativo GOLONDRINA, HURACAN y con posterioridad en el BLASON I entre el 3 y 8-OCT-81, quedando demostrado en estos ejercicios que la función en las tareas a desarrollar por la R.O.A. en la Defensa (posibles ataques aéreos,terrestres, infiltraciones,etc) era una fuente rica en datos para la alerta anticipada; habiendo intervenido en los tres operativos la Región Noroeste y en el último la Noreste.

MALVINAS

Los acontecimientos del 2-ABR-82, impulsaron al Comando Aéreo de Defensa a movilizar a la R.O.A. Noroeste, dado su amplio conocimiento y práctica en el tema, hacia Comodoro Rivadavia efectos cubrir, en avanzada, la zona y asiento operativo FAS.

Para ello el Jefe de la Región R.O.A. Noroeste Myr. Ruben Oscar FERNANDEZ, se desplaza a CRV con fecha 4-ABR efectos tomar contactos y prever lo necesario para la operación inmediata.

El 7-ABR arriba a CRV el S.M. Alfredo F. OCAMPO y personal para integrar la M.I.T.A. que ya había actuado en conjunto en el BLASON I.

El 9-ABR, el mencionado personal y en vuelo autorizado,se desplaza a Puerto Argentino, sobre el terreno y de acuerdo con el Comandante Aéreo Teatro Operaciones Malvinas Brig.D. Luis G. CASTELLANO y personal superior responsable de las distintas operaciones, se llega a la conclusión de la necesidad de desplazar la R.O.A. a la Isla Soledad.

Existiendo una red con unos 20 puestos (poblados y estancias) unidos a una cabecera en Puerto Argentino, con enlaces en VHF y HF BLU,ambos con FONE-PACHH; se solicitó autorización para confiscar a la Red completa, ya que permitiría la utilización del equipamiento en forma inmediata y se evitarían los inconvenientes de la alimentación, informando autoridades que sería utilizada por Ejército.

Con los datos obtenidos y los posibles lugares para instalar los POA correspondientes, regresan a CRV con la impresión que el vestuario provisto no es el apropiado,viento arrachado-constante y sensación térmica de

CS-1-323

FUERZA AEREA ARGENTINA
FOLIO
3

-32-

El 11-ABR, el Myr FERNANDEZ regresa a CBA para reunir y [illegible] dar al personal que actuaría en esta oportunidad; el S.M. OCAMPO, se despla za a la I Brigada Aérea para solicitar equipamiento antártico ante la División Antártida y adquirir carpas del tipo alta montaña para los puestos respectivos, todo el material reunido es trasladado a CRV y se mantiene a la espera del contingente.

El mismo arriba el 16-ABR, el 17 y 18-ABR se los instruye, dictan normas a seguir en cuanto a las comunicaciones a realizar, se hacen prácticas de supervivencia y armado de las carpas, etc.

El 19-ABR, parte el Grupo a Pto Argentino e integrado por:

Jefe	Myr.	Ruben Oscar FERNANDEZ	93	LU4HHA	
Encargado/RO	S.M.	Alfredo F. OCAMPO	2.0	LU1HXV	
Auxiliar		Carlos BIASOTTO – MB	2.0	LU5HGW	
Cabecera/CD	S.A.	Alvaro PORTAL – MB	2.0	LU3HFF	
Auxiliar		Gustavo LESCANO – N	2.0	LU1HOZ	
Puesto M-1		Carlos LO RE – N	2.0	LU1HR	Mt LOW
		Enrique FONT – N	2.0	LU4HY	Mt LOW
Puesto M-2		Abel RAMIREZ – N	2.0	LU9HBJ	EAGLE HILL
		Roberto PARET – N	2.0	LU1HGR	
Puesto M-3		Sergio RIDELNIK – N	2.0	LU5HLI	Mt BRISBANE
		Jorge NAGERA – N	2.0	LU8HJI	
Puesto M-4		Rafael ESCUTI – N	2.0	LU9HCT	Mt INDIAN
		Luis MONTI – N	2.0	LU1HLM	
Puesto M-5	S.M.	Manuel DEL PINO – MB	2.0	LU1HFA	BOMBILLA HILL
		Enrique GUEVARA – N	2.0	LU5HLA	
Puesto M-6		Erio DIAZ – N		LU3HHH	Mt KENT
		Raúl BOTTIN – N		LU1HAZ	
Puesto M-7		Terciano ZAMPIERI – MB		LU3HFU	L'ANTIOJA CORNER
		Ramón MANSILLA – N		LU7HJU	
Puesto M-9		Norberto POLETTI – MB		LU5DLE	SALVADOR HILL
	C.	Jorge LANZA – MB		Operador Radar ELTA	
Puesto M-10		Ricardo CONSIGLI – N		LU5HDJ	Mt HARRIET
		Juan OLIVIER – N		LU4HFZ	

Pto M8
Julio ROTEA – MB
[illegible] MALEH – N

Entre el día 20 y 21-ABR, fueron instalados los puestos en los lugares respectivos, cada uno contaba con su equipamiento propio, en todos los casos por duplicado, víveres y baterías 12V para la energía respectiva; asimismo se dotó de una seguridad que fue cubierta por el personal de soldados de la Compañía de Seguridad de la I Brigada Aérea y que fueron los siguientes:

Sold.	C/63	Armando SCHACHTNER – N
		Guillermo SCORTIO – N
		Roque ALMEIDA – N
		Balicio DESOUSA – N
		Indalecio ROSAS – N
		Hector CHAZARRETA – N
		José ZINK – MB
		(Alberto) José SOSA – N
		Guillermo V. GARCIA (fallecido en Pto Argentino)

CS-1-324



de la IX Brigada Aérea Sold. C/63 Francisco FRONTINI (Ayudante operador radar ELTA).

Las inclemencias del tiempo, lluvias, nevadas, bajas temperaturas con una sensación térmica de -20/-30 y vientos promedios de 100 Km con una máxima de 130/140 Km/h, dan como resultado la destrucción de carpas, enfermedades, etc, lo que determina levantar en forma definitiva los puestos M1, M4, M6 y M10, cuyo personal es remitido al continente.

Por orden superior, el Myr Oscar FERNANDEZ, regresó a CRV quedando a cargo de la R.O.A. el S.M. Alfredo F. OCAMPO con dependencia del Vcom. D. Alberto ALEGRIA, Vcom. D. OSCAR Luis ARANDA DURAÑONA, Myr. D. Hector Mario PERGOLINI y Myr. D. Alberto KAJIHARA, lo precedente determinó una reestructuración del personal que quedaba operativo, siendo trasladado al M1 el S.M. OCAMPO y Carlos CONSIGLI.

Ante los continuos bombardeos y la falta de protección jurídica par el personal de radioaficionados y por orden de la Superioridad, los mismos son reemplazados por personal militar, habiendo integrado la R.O.A.:

Ten. D. Eduardo TUÑEZ – N
Ten. D. Abelardo ALSOGARAY – N
1er.Ten. D. Pedro Ambrosio ALTAMIRANO BERNAHOLA – N
1er.Ten. D. Luis Edmundo PARIS – N
Alf. – D. Mario Eduardo EGURZA – MB
Alf. D. Andrés Alejandro GAZZO – MB
S.Aux. – Roberto ALONSO – MB
No figura — S.Aux. José ~~COUTTO~~ MARIA GAUTO – N María GAUTO
S.Aux. Ramón CAMPOS – N
C.P. Raúl GUERRA – N
C.P. Jorge IRUSTA – MB
C.1º Omar CAÑECINI – N
C.1º Ricardo GONZALEZ AVALO – N
C.1º CAPELLINO – N
No figura — C. Cesar ~~ROJA~~ WALTER WALTER ROCA
C. – Carlos FUNES – MB
C. – Roberto POCHETTI – MB
C. Oscar DORIA – N
C. Osvaldo Carlos GOMEZ – N

Quienes mantuvieron, con relevos mediantes, las comunicaciones de los distintos puestos hasta el final o cese de las operación, dado que algunos fueron tomados prisioneros por la fuerza enemiga.

Merece especial mención la actitud desinteresada y arrojo puesto de manifiesto por los radioaficionados Terciano ZAMPIERI y Julio ROTEA quienes a pesar de recibir la orden de repliegue se negaron a ello, permaneciendo en el M7; habiendo no solo detectado la presencia/desplazamiento de los reactores y palas, sino que posibilitaron la evacuación del personal de la patrullera que fue atacada en las proximidades de FOX POINT por reactores, para ello se aproximaron hasta tomar contacto con el personal atacado y dirigir a los palas propios para que efectuaran la evacuación correspondiente, su labor fue descollante.

Siendo reemplazados, se dirigen a DARWIN Base CONDOR donde continúan trabajando hasta que son tómados prisioneros habiendo permanecido

CS-1.325



bajo las órdenes del Cap. D. Hector Eduardo RE.

Días previos al 1º de Mayo, desde M1 se observó en repetidas oportunidades movimiento o desplazamientos de luces sobre BERKELEY SOUND sin poder determinar si era lancha o algún otro vehículo marítimo, como así tambien otra luz del tamaño de un plato de postre, entre las 19:00 y 23:00 Hs que surgía desde la bahía de Pto Argentino y evolucionaba en círculos o a lugares determinados, como ser el seguimiento de vehículos que se desplazaban por zonas del puerto, o se mantenía sobre el radar de ejercito que se encontraba al SSE y fuera del Pto, esas observaciones no eran mantenidas en el CIC hasta que fue afectado parcialmente el radar mencionado y destruido un vehículo VICA. del Grupo 1 de Comunicaciones Escuela que efectuaba los enlaces correspondientes.

Desde M1 se mantenían observaciones de pequeñas esferas luminosas de color verde, azul, amarillo y rojo, esto posibilitó mas tarde el alerta a distintos puestos y zonas donde se encontraba el personal, sobre posible bombardeo dado que la presencia de la esfera roja indicadba ataque inminente.

Los distintos puestos observaron movimientos de helicopteros en horas nocturnas y condiciones meteorológicas adversas y en varias oportunidades se estableció que efectuaban aterrizajes por algunos minutos.

El 1º MAY-82 a las 04:40 Hs, el M1 informó:"Ataque aereo al aeropuerto entrando por las 12 en alejamiento por las 6 se escuchan dos fuertes explosiones entró con luces de posición, puede ser por el ruido uno grande o varios chicos, salió entre bubes bajas no puedo observar mas detalles", después se confirmó ataque con VULCAN al aeropuerto.

El mismo día a las 0800 aproximadamente, el M2 y M3 informan que escuadrilla de reactores evolucionan sobre e llos realizando especie de circuito, el M1 informa" que ingresan por las 11 y en descenso, pasan por las 9 viran al aeropuerto y atacan al mismo, la corrida es de 9 a 3, dichas operaciones se realizan en varias oportunidades, recibe impacto directo pequeño hangar que ocupaba MARINA con combustibles y víveres, es de destacar que desde el M1 se observan hasta los movimientos de las tripulaciones dada la posición inmejorable que contaba el personal del mismo.

Hacia las 1200 Hs aproximadamente, el M9 observa e informa" Entre 6 a 8 delfines grandes estan aproximándose desde las 12 y se dirigen para las 3 cerca de la costa, el M3 y M2 observan la misma presencia; hacia las 1300 Hs aproximadamente el M1 informa lo mismo y que el grupo se dirige hacia las 6, ya se observa la presencia de portaviones, fragatas misileras, etc. la navegación es en ZIG-ZAG, con posterioridad tres se desprenden del grupo y se dirigen exactamente a las 6 del Pto y permanecen "como anclados", muy juntos, el resto desaparece de la visual del M1 con rumbo 6 siempre, en ese interin desde el M1 se observa la presencia de un pequeño pala, que es confundido por un Hughes, se desplaza siempre sobre la zona de KIDNEY I, COCHON I, BLACK Pt, [illegible]GUERA Pt, sin acercarse al Mt LOW propiamente dicho, en una pequeña bahía, KIDNEY I, se encontraba una patrullera de Prefectura que es atacada por el pala, ya identificado como un SEA LYNX, en esos instantes los tres delfines comienzan un bombardeo al unisono hacia el aeropuerto, se observan dos impactos a la altura de ambas cabeceras y después una serie de impactos hacia el centro como cerrando la línea, pero ninguno haciendo daño a la pis-

CS-1-326



namiento con el citado personal por estar tomadas las zonas de FITZROY se trata de dirigirlos hacia PTO ARGENTINO debiendo hacerlo a pie con material imprescindible, durante la travesía mantuvieron enlace permanente con la cabecera informando sobre todos los movimientos de personal, vehículos y aéreos que se desplazaban por la zona, quedando sin provisiones llegaron a las inmediaciones del pueblo de FITZROY y en cumplimiento de órdnes del Jefe Teatro Operaciones y previa destrucción del material de comunicaciones, se entregan al Jefe de la comunidad.

El M8 compuesto por el S.Aux. Roberto ALONSO y C.P. Raúl GUERRA y Sold.C/63 José ZINK, cubrió con eficiencia la tarea encomendada hasta que fue sobrepasado por tropas enemigas, como así también fue bombardeado por ataque naval en forma permamente dado que ha[illegible]do localizado, habiendo abandonado su posición natrual se mantiene comunicación permanente efectos encaminarlos fuera de la zona que estaban ocppadas, para ello emprenden el regreso a pie hacia Pto Argentino, por la zona de altas montañas dado que ya se encontraban en las proximidades de Mt WICKHAM, al tercer día pierden contacto con la Cabecera, al quinto día son encontrados por patrullas de Ejército en las inmediaciones de Mt CHALLEGGER, habiendo eludido patrullas enemigas que los seguían y en algunos casos hicieron fuego sobre ellos como asimismo pasaron sobre zonas minadas propias dado que ignorabannla existencia de las mismas; son evacuados hacia la zona del Mt HARRIET de donde son trasladados a Pto Argentino sin novedad.

El M5, operado por el S.M. Manuel Efren DEL PINO y C.P. Ricardo GONZALEZ AVALO, informó de la presencia permanente de reactores y palas sobre la zona, como así tambien de la existencia de luces y balizas portátiles, dado el movimiento continuo de las mismas, como así tambien del permanente movimiento de personal y vehículos, de la zona, en horas nocturnas; el primero fue reemplazado por C.Oscar DORIA, y permanecieron hasta el 5-JUN aproximadamente, en que son rodeados por patrullas y desplazamiento de palas enemigos t tomados prisioneros, es de destacar que ese día se intentó el rescate de los mismos con un BELL (sin armamento) tres tripulantes, el Vcom ARANDA y el S.M. OCAMPO, al tomar ascenso a la salida de DOUGLAS PADDOCKS y dirigirse hacia la zona, ~~xxxxxx~~ de BOMBILLA HILL, se encuntran de frente con un SEA KING que patrullaba la zona, ante lo inesperado del encuentro las dosatripulaciones efectuaron movimiento de escape eludiendo ataque frontal el Sea King se dirigiuo hacia las 12 y el Bell se internó nuevamente en la bahía y a ras de agua buscó dirigirse a PORT LOUIS, alcanzando el mismo navegó hacia el M1 y posteriormente con rumbo a Pto Argentino.

El M9 y su radar ELTA, operador Roberto POLETTI y C. Jorge LANZA, mantuvieron el alerta en forma intensa, anticipándose a los ataques; estimando la necesidad de un mejor aprovechamiento del radar, posteriormente es trasladado al M1 para una mejor comertura hacia la entrada del ataque aéreo, en ese interin son reemplazados por el S.Aux. José COUTTO (SAOTO) y C.Cesar ROCA, habiendose trasladado este último, entre 20/30 Km a pie, para pedir ayuda en el poblado de PORT LOUIS, los que colaboraron prestando el equipo de comunicación que sirvió para las comunicaciones y poder dirigir los palas hacia el rescate, son reemplazados por el C.1º CAPELLINO y C. GOMEZ que son tomados prisioneros antes de entrar en contacto con la cabecera.

GS-1-327

El M3 que fue operado por el S.Aux. Ramón CAMPOS y C.P. Jorge IRUSTA, dieron la información hasta los primeros días de junio, en que habiendo sido detectados, recibieron bombardeo naval durante una noche entera en que batíeron la zona, debiendo replegarse al M2 de donde fueron evacuados a Pto Argentino.

El M2 operado por los C.Roberto POCHETTI y Carlos FUNES, su labor fue meritoria hasta el último día de operación, mantuvieron la comunicación en toda circunstancia aún en los momentos críticos a riesgos de ser descubiertos, fueron batidos en forma permanente por bombardeo aereo y naval, hasta llegarse al caso de aproximarse navío hacia la zona y batir la misma en forma intensa previa covertura de bengalas, el personal se mantenía resguardo por la previsión de tres refugios perdó dentro de la zona asignada, toda información solicitaba fue contestada en forma rápida y efectiva aún siendo atacados, el día 12-JUN por orden Superior fueron evacuados de la zona, finalizando la transmisión un puesto de gran impprtancia.

El M1, a fines de mayo el personal es reemplazado por el C.1º Omar CANECINI y C.Jorge LANZA, que con el radar ELTA y acompañados de personal provistos de SAM-7, deberían mantener el alerta y proteger la zona de influencia, sin confirmar, se estimaba que fue derribado un reactor con esos misiles, soportaron tambien bombardeo naval y por orden superior son evacuados el 12-JUN, quedando con esto desmantelada la red, por completo, solo a partir de ese momento se mantendría en el aire la cabecera Pto Argentino.

Ante las distintas evacuaciones, la cabecera quedo operada por el S.M. OCAMPO, S.M. DEL PINO y S.A. PORTAL2quienes mantuvieron las comunicaciones en forma permanente, siendo la repetidora de todos los POA y enlace con el CIC.

Efectuaron mantenimiento e instalaciones para equipamiento de Ejército, Marina y la Fuerza.

Ante la realización de un operativo naval a efectuar por buzos tácticos, se solicitó el apoyo radioeléctrico a la cabecera ROA, que fue mantenido en todo momento sirviendo de nexo entre los mandos y subordinados de Marina.

Fue cabecera de la RED TIGRE, personal de ejército equipado con SAM7 desplegados en las proximidades, alertando sobre la entrada y desplzamiento de aeronaves para dirigir sus disparos; asimismo mantenía enlace con la cabecera de playa del RI25 que daba la seguridad en la zona del aeropuerto y Pto Argentino, dando las alertas rojo y gris que se producían a diario, como así tambien con TILO 5 que se encontraba entre Mt KENT y TWO SISTERS.

Fue repetidora entre los Observadores de Tiro y Centro de Tiro de la Artillería, permitiendo con ello rapidez y eficacia en las correcciones a efectuar por la artillería.

Dentro de las colaboraciones desplegadas y ante la falta de comunicación efectiva con el observador de tiro en las proximidades del Mt HARRIET el día 8-JUN a las 05:30 Hs con vehículo se dirigen al mencionado Monte el Cap. FOX de Ejército y el S.M. OCAMPO, a las 06:30 Hs aproximadamente toman contacto con el Jefe de ese sector donde reciben instrucciones para ubicar al observador; en sus desplazamientos por el monte son atacdos, consiguen tomar contacto con el personal de ejército, se efectuan pruebas negativas en comunicación, repliegan al primer puesto, es montado el puesto y en el descen

C5-1-328

so observan que al despegarse la Bruma "informa.Me encuentro en el sector del M10.a unos 10/13 Km hacia las 4/5 sector BAHIA FITZROY tres delfines grandes.como petroleros.cabina hacia atrás con gran planchada.desde el mas adelantado se observa desplazamiento de pequeños delfines rápidos hacia la costa".este contacto fue directo con el CIC quien consulto sobre distintos detalles para comprobación de siluetas.debiendo permanecer en la zona.informando hacia el mediodía que "algunos se desplazan hacia la otra bahía "PLEASANT".finalizando las comunicaciones y dirigiendose hacia la Jefatura para informar sobre mas detalles observados.

La cabecera de la ROA.fue instalada desde el primer momento en la entrada del Pto.sector alto de la ciudad.donde estaba instalado el "APPLETON LABORATORY IONSPHERIC OBSERVATORY STANL... habiendo utilizado los más tiles existentes para colocar una antena de alta ganancia para VHF.se encontraba arriba de los 40 Mts de altura.que posibilitó buenos enlaces y en forma permanente.como ejemplo.a raiz de la falta de comunicación entre los palas y el CIC.dado su vuelo a baja altura.mientras se encontró personal de la ROA a bordo.se efectuaron enlaces de apoyo por intermedio del Handie Talkie del cual estaba provistoese personal y retrabsmitieadd la estación cabecera.como así tambien se recibía la alerta roja y se descendía en zonas de hondonadas.sin perder contacto.con un rendimiento en algunos casos entre 70 y 80 Km en forma directa.

Todos los reaprovisionamientos de víveres.vestimenta.agua.recambio de baterías y equipamiento.fueron efectuados con los dos BELL de la Fuerza y en algunos casos se recurrió a los BELL de Ejército por estar los primeros en otra misión y por ser urgente el apoyo a nuestro personal de observadores.

Sin precisar fecha exacta.en horas del amanecer y ante la vigilia permanente.el personal se encontraba fuera de la estación.informando."Oído reactor alto aproximándose por las 6.mantiene rumbo.no se puede determinar sin son varios o uno grande.se aleja por las 12 girando hacia las 3.no se observa nada.mantiene hacia las 3.gira para las 6.se aleja.pierdo contacto" minutos despues "nuevamente se aproxima por las 6.mantiene rumbo.ruido mayo no lo observo.se dirige hacia las 12.gira para las 3.continua.grandes llamaradas altas.bombardean aeropuerto sobre la cabecera de las 3.fuertes explosiones.ahora sí observó estelando cuatro chorros de turbinas en ascenso con rumbo a las 12.vuelo entre nubes quebradas".

La cabecera tambien alertó sobre el ataque a Pto Argentino del SEA KING con cohetería."entrando pala sobre instalaciones de YPF se dirige hacia el CIC";como tambien "en horas de la madrugada "Pala sobre Pto.está sirviendo de regàaje para el bombardeo naval".dirigiendo el fuego antiaerea y permitiendo el alejamiento del mismo;asimismo alertó en forma permanente a la antiaerea que se encontraba en las proximidades.tantas veces se aproximaron los reactores al PTo.

La ROA. utilizó todos los medios disponibles a su alcance.cuando los técnicos fueron superados y no existieron otros para reemplazar.se hechó mano al ingenio.para ello se recurrió al "Lunfardo Cordobés".dado que en su gran mayoría los inegrantes eran cordobeses o por reclutamiento tienen conocmiento de expresiones locales.no existieron probélmas para el intercambio de los mensajes correspondientes y que aún en pleno combate o

CS-1-329.

180

bombardeo,llevaron en varias ocaciones a risas no disimuladas,fiel testimonio de ello es el mensaje interceptado"Ellos saben que nosotros entendemos el castellano,pero utilizan frases que no desciframos".

A raíz de la interferencia que sufría la cabecera,que era quien necesitaba de la información,se recibía por HF y se transmitía en VHF,lo que permitió mantener la comunicación hasta el último día,esas interferencias fueron detectadas en las proximidades del lugar de asiento de la cabecera, con Handie Talkie y una antena de alambre,se detectó el lugar exacto de transmisión y pese a solicitar autorización,no fue aceptada la idea de confiscar el equipamiento,la interferencia fue mantenida en forma permanente;se recibieron llamadas en inglés de niños y mujeres,lo que demostraba que estaban a la escucha,la tarea de confiscar estaba a cargo de Ejército.

Es digno de destacar,como en el caso de PORT LOUIS,esos mismos lugareños con súnequipamiento posibilitaron el rescate de un piloto de la Fuerza y un comando de Ejército herido,por comunicaciones interceptadas en su oportunidad y que fueron retransmitidas al CIC "Alguna estación en castellano, Alguna estación en castellano".

La cabecera estaba rodeada o en sus proximidades de artillería antiaérea,a la cual suministró permanentemente toda la información para alertarla,artillería pesada cañones de 155 y el radar grande de Ejército ya deteriorado en parte por el misil;ello determinaba el constante bombardeo naval y que recibía la estación por la proximidad;la semana del 7 al 13-JUN recibió un constante ataque diurno y nocturno,que imposibilitaba mantener las pocas comunicaciones ordenadas que existían;pese a ello se mantuvo como desde el primer día contacto con distintos radioaficionados del continente en especial Córdoba (Carlos Paz (cabecera) y ciudad) y Buenos Aires,que llevaron la tranquilidad necesaria hacia los distintos hogares del personal, no solo de la ROA, si no al personal de la Fuerza,Ejército y Marina.

Pese a recibir la orden del Jefe Teatro Operaciones MLV de replegar hacia el Puesto Comando,se solicitó autorización para permanecer en lo que quedaba de la estación hasta los últimos instantes,la noche del 12 y amanecer del 13-JUN hasta el mediodía,la estación y sus alrededores sufrió el bombardeo mas intenso registrado hasta el momento,ante la imposibilidad de mantener la posición,se procedió al desmontaje de la estación,recuperando en pleno bombardeo la antena de alta ganancia,que como ya se dijo estaba a 40 Mts,tarea que fue llevada a cabo por el S.M. DEL PINO;con personal en buenas condiciones físicas y con la idea de montar la estación en el CIC se procedió al repliegue;es de destacar que previo al desmontaje se efectuaron los enlaces correspondientes con los puestos todavía en servicio y con los radioaficionados que apoyaron y se habían constituído en una red privada informando que la CD cesaba en sus transmisiones,con la idea de reiniciarlas si las condiciones las permitían.

Reunido el personal con el Jefe del Teatro Operaciones MLV,el S.M. OCAMPO recibe la orden de preparar a todo el personal que había integrado la ROA y embarcar con destino a CRV en un C-130 que llegaría a las 18:20 HS como había sido desde un principio,la opción fue voluntaria.

El personal se reunió a las 18:00 Hs en el aeropuerto,donde constantemente era iluminado por bengalas,a la hora indicada se aproximó el C-130 entró por las 3,intentó el aterrizaje pero se quedó largo,dio motor giró

CS-1-330